



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°146/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

146. ADMINISTRATION GENERALE – Nomination du secrétaire de séance

Jean-Marc VIAL est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

VU le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L. 2121-15 évoquant la nomination du secrétaire de séance,

CONSIDERANT que cette nomination concourt à l'intérêt général,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 30 voix POUR nomme Céline NOEL-LARDIN secrétaire de séance.

POUR EXTRAIT CONFORME


Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains

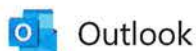


Transmis le : 04.10.2016
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2016
Exécutoire le : 08.10.2016

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08/10/2016 »



Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services




ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:15

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-20774.xml; 073-217300086-20240924-24092024_146-DE-1-2_21075.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 1

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_146

Objet acte: Délibération 146 - Nomination secrétaire de séance

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 5.2.3-Autres

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_146-DE

Rapport d'erreur(s):



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°147 / 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

147 – Démission de Monsieur Philippe LAURENT et installation de Madame Marie DUNAND

Renaud BERETTI est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

A la suite de la démission volontaire de Philippe LAURENT, Marie DUNAND candidate suivante non élue de la liste « AVEC VOUS POUR AIX » est devenue conseillère municipale d'Aix-les-Bains.

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment les articles L2121.4, R2121.2 et R2121.4,
Vu le code électoral notamment son article L.270,

Vu la lettre de démission de Monsieur Philippe LAURENT,

Considérant la nécessité d'actualiser le tableau officiel du conseil municipal déterminant l'ordre protocolaire des élus.

Le maire déclare que Marie DUNAND est publiquement installée dans cette fonction.

Après en avoir débattu, le Conseil municipal prend acte de la communication faite par le Maire.

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2026
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2026
Exécutoire le : 08.10.2026

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du ... 08.10.2026 »

Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:33

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-21609.xml; 073-217300086-20240924-24092024_147-DE-1-2_21928.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 1

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_147

Objet acte: Délibération 147 - Démission Philippe LAURENT conseiller municipal et installation Marie DUNAND

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 5.2.3-Autres

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_147-DE

Rapport d'erreur(s):



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°148/ 2024

**L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE**

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

148. ADMINISTRATION GENERALE

Approbation du procès-verbal de la dernière séance du Conseil municipal du 25 juin 2024

Jean-Marc VIAL est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

Le procès-verbal de séance du Conseil municipal du 25 juin 2024 a été transmis aux conseillers municipaux.

Ils sont invités à l'approuver.

VU le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L. 2121-26 évoquant le procès-verbal,

CONSIDERANT que cette approbation concourt à l'intérêt général,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 30 voix POUR :

- **TRANSCRIT** l'exposé du rapporteur en délibération,
- **APPROUVE** le procès-verbal de la dernière séance du Conseil municipal du 25 juin 2024,
- **CHARGE** le maire, ou son représentant, d'accomplir plus généralement toutes les formalités nécessaires à l'aboutissement de cette approbation et de signer toutes les pièces qui s'avèreraient nécessaires.

POUR EXTRAIT CONFORME

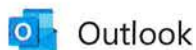
Renaud BÉRETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

« Le Maire certifie le caractère
régulier du présent acte à la
date du 08.10.2024 »

Par délégation du maire,
Gilles MOCCELLIN
Directeur général des services




ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:56

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-22970.xml; 073-217300086-20240924-24092024_148-DE-1-2_23305.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 2

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_148

Objet acte: Délibération 148 - Approbation du procès-verbal de la séance du 15 juin 2024

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 5.2.3-Autres

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_148-DE

Rapport d'erreur(s):



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°149/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

149. ADMINISTRATION GENERALE - Décisions prises par le maire

Jean-Marc VIAL est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

Décision n°071/2024 du 24/06/2024 exécutoire le 27/06/2024 – Convention de prestation de services

Convention de prestations de services billetterie entre la Ville et l'OTI Agence Riviera des Alpes pour une durée de 6 mois à compter du 1^{er} juillet 2024 au 31 décembre 2024. Cette convention engage l'OTI à reverser l'intégralité des sommes perçues pour la saison culturelle et les animations locales et la Ville s'engage en contre partie à rémunérer l'OTI à hauteur de 38 900 euros HT.

Décision n°074/2024 du 24/06/2024 exécutoire le 27/06/2024 – Constitution régie de recettes et d'avances

Cette décision abroge la décision 026C /2022 du 23 juin 2022.

Il est institué une régie de recettes et d'avances auprès du service Guichet Unique pour l'encaissement et le remboursement des prestations proposées dans le cadre de la Carte de Vie Quotidienne.

Décision n°070/2024 du 28/06/2024 exécutoire le 23/07/2024 – Bail de location

Bail de location pour l'occupation à usage exclusif de bureaux et de stockage de locaux et box sis au 38 rue du docteur François Gaillard, Mairie de quartier du Sierroz.

Occupation consentie moyennant un loyer annuel de 12 500 euros avec M. Vincent Clerc Directeur de la CAF de Chambéry pour une durée d'un an.

Décision n°077/2024 du 09/07/2024 exécutoire le 11/07/2024 – Vente de bois

Vente de bois de la parcelle cadastrée BN 148 à l'entreprise SOVEN (Paris) pour la somme de 1876 euros.

Décision n°078/2024 du 09/07/2024 exécutoire le 11/07/2024 – Vente scooter

Vente d'un scooter à Monsieur _____ la (Chambéry) pour la somme de 560 euros.

Décision n°079/2024 du 09/07/2024 exécutoire le 11/07/2024 – Vente surjeteuse

Vente d'une surjeteuse à _____s (Le Blanc Mesnil) pour la somme de 250 euros.

Décision n°083/2024 du 23/07/2024 exécutoire le 23/07/2024 – Désignation avocat

Désignation de la société civile professionnelle (SCP) Christine Visier Philippe - Carole Ollagnon Delroise et Associés pour défendre les intérêts de la Ville devant la Cour d'appel de Chambéry dans la requête d'appel Ville contre le jugement du Tribunal judiciaire de Chambéry (L'intemporel).

Décision n°092/2024 du 30/07/2024 exécutoire le 29/08/2024 – Convention de mise à disposition

Convention de mise à disposition de terrains et matériels à titre gratuit au profit de l'Université de Savoie Mont Blanc afin d'autoriser les étudiants du Master Géologie Géotechnique Géoressources à utiliser les sites naturels du Tillet et le Jardin Vagabon.

Après en avoir débattu, le Conseil municipal prend acte de la communication faite par le Maire.

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains

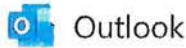


« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08/10/2024 »



Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services

Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 16:28

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-24540.xml; 073-217300086-20240924-24092024_149-DE-1-2_24894.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 1

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_149

Objet acte: Délibération 149 - Décisions prises par le Maire

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 5.4.2.2-Autres délégations

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_149-DE

Rapport d'erreur(s):

Plan de composition projet de renouvellement urbain de Marlioz



Terrain concerné :
Ex jardins familiaux



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N° 150/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

150. AFFAIRES FONCIÈRES

Vente d'une parcelle de terrain – Chemin Honoré de Balzac

Alain MOUGNIOTTE est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

Le quartier des Hauts de Marlioz, identifié comme Quartier Prioritaire de la Ville (QPV) jusqu'en fin d'année 2023, est un secteur en pleine transformation urbaine et sociale, puisqu'il fait l'objet d'un projet de renouvellement urbain en cours avec l'ANRU, porté par Grand Lac.

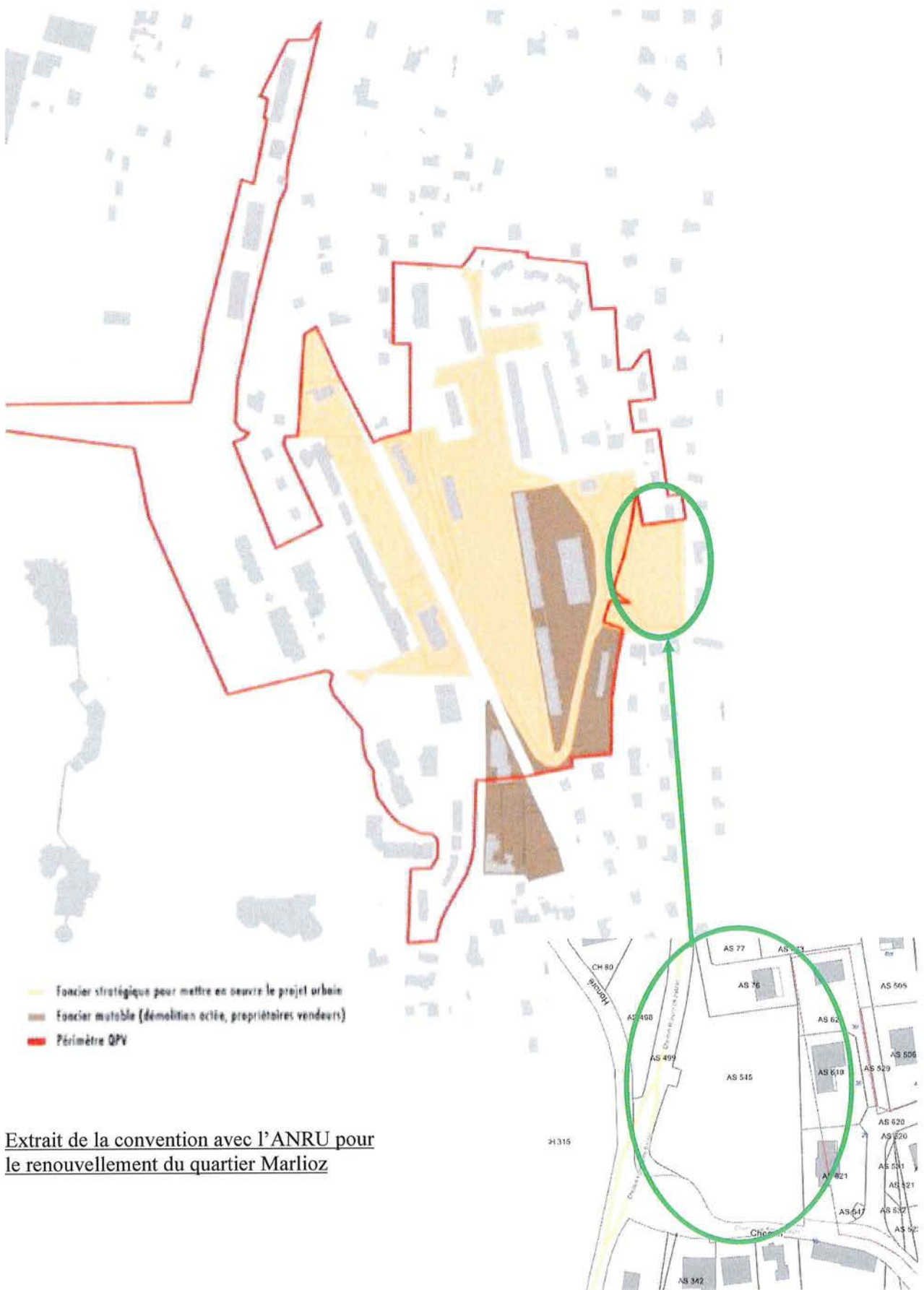
Dans la continuité de la démolition de la barre de la Cité (garages compris), la colline accueillera de nouvelles constructions sur la partie Sud de ce territoire, jusqu'à l'emplacement de l'ancienne supérette en pointe de périmètre ; la partie la plus au nord regroupe, quant à elle, des immeubles en cours de réhabilitation (voir plan de composition joint).

Le renouvellement du quartier passe par une diversification des produits immobiliers, qui doit permettre d'assurer une plus grande mixité sociale et offrir de nouveaux parcours résidentiels.

Cependant, il est à noter que la reconstitution de 40 logements sociaux a été prévue sur le quartier par dérogation, en compensation de la perte de 54 logements sociaux mis en vente par le bailleur SOLLAR.

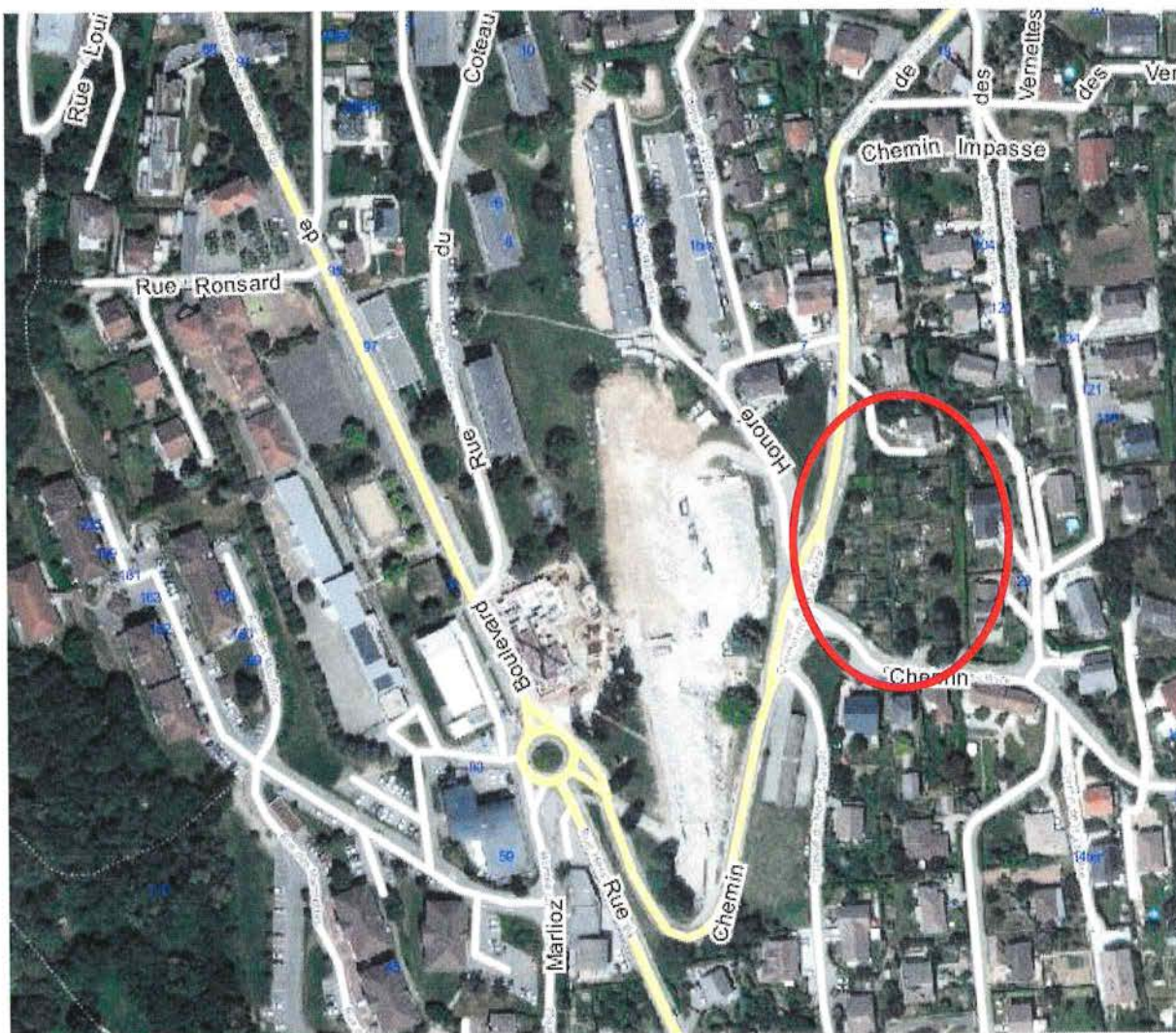
Aussi, sur l'ancien terrain des jardins familiaux, l'Opac Savoie a manifesté son intention d'acheter la parcelle communale cadastrée section AS n° 545 de 39 a 60 ca, sise chemin Honoré de Balzac. Il est à noter que cette parcelle, bien qu'intégrée au lot E du plan de composition du quartier, est située entièrement hors du périmètre QPV : des logements sociaux peuvent donc y être programmés, sans être déduits des 40 précédemment cités.

L'extrait cadastral et les photos ci-dessous permettent de situer le terrain.



- Foncier stratégique pour mettre en oeuvre le projet urbain
- Foncier mutable (démolition actée, propriétaires vendeurs)
- Périmètre QPV

Extrait de la convention avec l'ANRU pour le renouvellement du quartier Marlioz



Localisation de la parcelle n° AS 545



Etat actuel de la parcelle n° AS 545



Etat actuel de la parcelle n° AS 545

Le terrain est destiné à être vendu à l'Opac Savoie pour réaliser des logements sociaux. Pour cette raison, le prix de vente doit être calculé en fonction de l'équilibre économique. Il a été fixé à 94 500,00 € HT pour la réalisation de 15 logements locatifs sociaux financés en PLAI avec 1 050 m² de surface de plancher. (en attente d'une confirmation de l'OPAC).

A ce jour, sur le lot E, il est prévu une trentaine de logements locatifs sociaux : la moitié, identifiée en PLUS, sera réalisée dans le périmètre de renouvellement urbain, l'autre moitié sera située hors périmètre et sera constituée de PLAI.

De nouvelles cessions interviendront par la suite après le dévoiement du chemin Honoré de Balzac et des régularisations seront nécessaires, notamment au niveau de l'emprise de la route.

Eu égard aux caractéristiques du terrain, une cession au prix de 94 500,00 € HT est proposée, largement inférieure à l'estimation domaniale qui évalue le prix du terrain à 517 500 €. La Ville décide de supporter le déficit foncier de l'opération, soit la somme de 423 000 €, pour rendre possible cette opération de constructions de logements locatifs sociaux qui présente un indéniable intérêt général.

En effet, un arrêté préfectoral de carence vise la Commune depuis le 1^{er} janvier 2024. Ce déficit foncier sera déduit du prélèvement fiscal sur les recettes communales, qui sera ainsi très considérablement réduit. Les dispositions en vigueur permettent heureusement aux Communes volontaristes et soucieuses de corriger au plus vite le manque de logements sociaux par de tels efforts de pouvoir atténuer sinon annuler la sanction financière induite par un contexte qui est loin de dépendre entièrement de la Ville (covid 19, pression foncière, pénurie de terrains constructibles, hausse du coût de la construction, difficulté d'approvisionnement en certains matériaux entre 2020 et 2022, etc.).

Conformément au quatrième alinéa de l'article L. 302-7 du code de la construction et de l'habitation, les dépenses réalisées par la commune en faveur du logement social, au cours de l'antépénultième année, peuvent être déduites du prélèvement annuel notamment les moins-values correspondant à la différence entre le prix de cession de terrains devant effectivement donner lieu à la réalisation de logements locatifs sociaux et leur valeur vénale estimée, à la date de la cession, par le service des domaines.

Il est en conséquence proposé aux élus d'autoriser le maire à céder la propriété ci-dessus désignée pour le prix de 94 500,00 € HT à l'Opac Savoie.

VU le code général de la propriété des personnes publiques, et notamment son article L. 3211-14,
VU le code général des collectivités territoriales, et notamment les articles L. 2121-29 et L. 2241-1,
VU le plan local d'urbanisme intercommunal de Grand Lac (ex-CALB) approuvé le 9 octobre 2019,
VU l'arrêté n° 2023-1353 du 29 décembre 2023 du préfet de la Savoie prononçant la carence de la Commune d'Aix-les-Bains au titre de la période triennale 2020/2022 au titre de l'article L. 302-9-1 du code de la construction et de l'habitation,
VU l'avis domanial (réf. DS : 19273860, réf. OSE : 24-73008-57830) du 19 septembre 2024,
VU l'examen de la question par la Commission n°1 du 17 septembre 2024,

CONSIDÉRANT que cette vente contribue à l'intérêt général en facilitant la production de logements locatifs sociaux (PLAI),

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 30 voix POUR :

- **TRANSCRIT** l'exposé du rapporteur en délibération,
- **AUTORISE** la vente au profit de l'OPAC Savoie, office public de l'habitat, avec pour SIRET 77645954700100, domicilié 9, rue Jean Girard-Madoux – 73000 Chambéry, ou à toute autre personne s'y substituant, au prix de quatre-vingt-quatorze-mille-cinq-cents euros (94 500,00 €), pour la parcelle communale cadastrée section AS n° 545 de 39 a 60 ca, sise chemin Honoré de Balzac aux Hauts de Marlioz,
- **PRÉCISE** que le déficit foncier supporté par la Commune constitue une dépense déductible du prélèvement opéré sur les recettes fiscales, accentué à compter du 1^{er} janvier 2024 par l'arrêté préfectoral visé ci-dessus,
- **PRÉCISE** que le maire ou son représentant exécutera cette décision en signant au nom de la Commune un acte authentique de vente,
- **CHARGE** le maire, ou son représentant, d'accomplir plus généralement toutes les formalités nécessaires à l'aboutissement de ce dossier, et de signer toutes les pièces nécessaires, notamment les documents administratifs.

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 08.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

« Le Maire certifie le caractère exécutoire du présent acte à la date du 08.10.2024 »

Par délégation du maire,
Gilles MOCCELLIN
Directeur général des services




ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 16:28

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-24541.xml; 073-217300086-20240924-24092024_150-DE-1-2_24895.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 2

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_150

Objet acte: Délibération 150 - Vente d'une parcelle de terrain - Chemin Honoré de Balzac

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 3.2.1-Cessions immobilières (sauf cessions à entreprises à classer dans 7-4)

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_150-DE

Rapport d'erreur(s):



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°151/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire.**

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

• **ETAIENT PRESENTS**

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

• **ETAIENT EXCUSES**

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

151. AFFAIRES IMMOBILIERES

Achat d'un détachement de parcelle 13, chemin du Cluset

Pierre-Louis BALTHAZARD rapporteur fait l'exposé suivant.

La SCI MGA et les consorts Beccu ont sollicité de la Ville une régularisation foncière. En effet, la collectivité a construit un mur de soutènement sur une parcelle dont la société est propriétaire pour moitié et les consorts Beccu pour l'autre.
Cette situation est par ailleurs ancienne.

La Commune avait pris en 1997 l'engagement d'acheter l'assiette sur laquelle elle a édifié l'ouvrage public.

Cette assiette a été détachée de la parcelle bâtie cadastrée section AI n° 142 (nouvelle parcelle cadastrée section AI n° 299).

Le plan confectionné par un cabinet de géomètres-experts précise la surface à acquérir par la Ville de 00 a 46 ca environ.

Les frais de géomètres et de notaires seront pris en charge intégralement par la Ville, qui est à l'origine de la situation.

En ce qui concerne la valeur du détachement, celui-ci étant encombré par l'ouvrage communal, elle a été fixée en accord avec la SCI MGA et les consorts Beccu à quatre-cent-soixante euros (460 €) hors TVA.

Ce prix est pratiqué pour de telles opérations de voirie sur Aix-les-Bains pour des achats de la Ville de terrains en vue d'élargir des voies et classés dans la même zone du plan local d'urbanisme intercommunal (UD).

Il convient que la Ville soit au plus vite propriétaire du mur, surveillé du fait de l'existence de lézardes.

La SCI MGA et les consorts Beccu ont indiqué souhaiter faire poser une gaine pour la fibre optique sur le détachement cédé à la Commune. La délibération municipale précise cette possibilité, qui sera mentionnée dans l'acte de vente.

Il est précisé au Conseil municipal que les collectivités sont tenues de consulter la direction de l'immobilier de l'État (anciennement France Domaine) lorsque leur projet d'achat franchit le seuil de 180 000,00 € HT pour les opérations d'acquisition. Le service de l'État ne délivre pas d'avis aux collectivités en dessous de ce seuil, même en cas de saisine. La présente décision n'est donc pas prise au vu d'un avis domanial.

Il est en conséquence proposé aux élus d'autoriser le maire à acheter la propriété ci-dessus désignée pour le prix de 460 € compte-tenu des caractéristiques du terrain (surface, encombrement notamment), du classement dans le PLUi.

VU le code général de la propriété des personnes publiques, et notamment son article L. 1111-1,
VU le code général des collectivités territoriales, et notamment les articles L. 2121-29 et L. 2241-1,
VU le code civil, notamment les articles 1582 à 1593,
VU l'arrêté ministériel du 5 décembre 2016 relatif aux acquisitions et de prises en location immobilières poursuivies par les collectivités publiques et divers organismes,
VU le plan local d'urbanisme intercommunal de la Commune approuvé le 9 octobre 2019,
VU l'arrêté de délégation du maire n° 124/2024 du 21 mars 2024 déléguant certaines de ses fonctions à Monsieur Jean-Marc Vial, sixième adjoint,
VU l'accord de principe de la SCI MGA et des consorts Beccu,
VU l'examen de la question par la commission n° 1 du 17 septembre 2024,

CONSIDERANT que cette acquisition contribue à l'intérêt général local (régularisation foncière de l'assiette d'un ouvrage public communal),

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 30 voix POUR :

- **TRANSCRIT** l'exposé du rapporteur en délibération,
- **AUTORISE** le maire, ou son représentant, à signer un acte authentique de vente au profit de la Commune d'Aix-les-Bains, domiciliée place Maurice Mollard à Aix-les-Bains (73100) pour le prix ferme et définitif de quatre-cent-soixante euros (460 €), sans assujettissement à la taxe sur la valeur ajoutée, par la SCI MGA, domiciliée _____, avec pour numéro de _____, propriétaire pour moitié et par Madame _____ et Monsieur I _____ Beccu, domiciliés _____ à Aix-les-Bains, propriétaire pour moitié du détachement de la parcelle bâtie cadastrée section AI n° 299 (parcelle mère n° 142) de 00 a 46 ca environ, au lieudit Le Cluset à Aix-les-Bains (73100), ou par toute personne physique ou morale s'y substituant,
- **AUTORISE** la pose d'une gaine pour la fibre optique sur le détachement qui est cédé au profit de la partie de la parcelle bâtie cadastrée section AI n° 299 (parcelle mère n° 142) restant propriété de la SCI MGA et des consorts Beccu,
- **PRECISE** que ce droit sera mentionné dans l'acte à intervenir,
- **AUTORISE** le maire, ou son représentant, à signer tout document administratif relatif à ce dossier,
- **CHARGE** le maire, ou son représentant, d'accomplir plus généralement toutes les formalités nécessaires à l'aboutissement de ce dossier, et de signer toutes les pièces nécessaires.

POUR EXTRAIT CONFORME

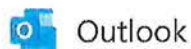
Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08.10.2024. »

Par délégation du maire,
Gilles MOCCELLIN
Directeur général des services




ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 16:28

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-24530.xml; 073-217300086-20240924-24092024_151-DE-1-2_24883.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 2

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_151

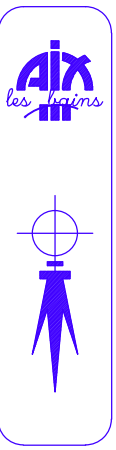
Objet acte: Délibération 151 - Achat détachement 13 chemin du Cluset

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 3.1.2-Acquisitions immobilières inférieures ou égales à 180 000 euros

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_151-DE

Rapport d'erreur(s):



Luc DEVUN
GEOMETRE-EXPERT D.P.L.G.

Sébastien VINCENT
INGENIEUR-GEOMETRE E.S.T.P.

Successeurs d'André FALCOZ

" Le Zénith "

6, rue des Prés Riants
73100 AIX-LES-BAINS

DEPARTEMENT DE LA SAVOIE

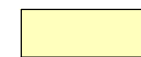
VILLE D'AIX-LES-BAINS

Section AI

Lieudit : "Le Cluset"

PROPRIETE DE M.Mme BECCU

PLAN DE CESSION



Partie cédée à la Commune : N°297 = 1a16 et N°299 = 0a46



Partie restant à M.Mme BECCU : N°296 = 11a31

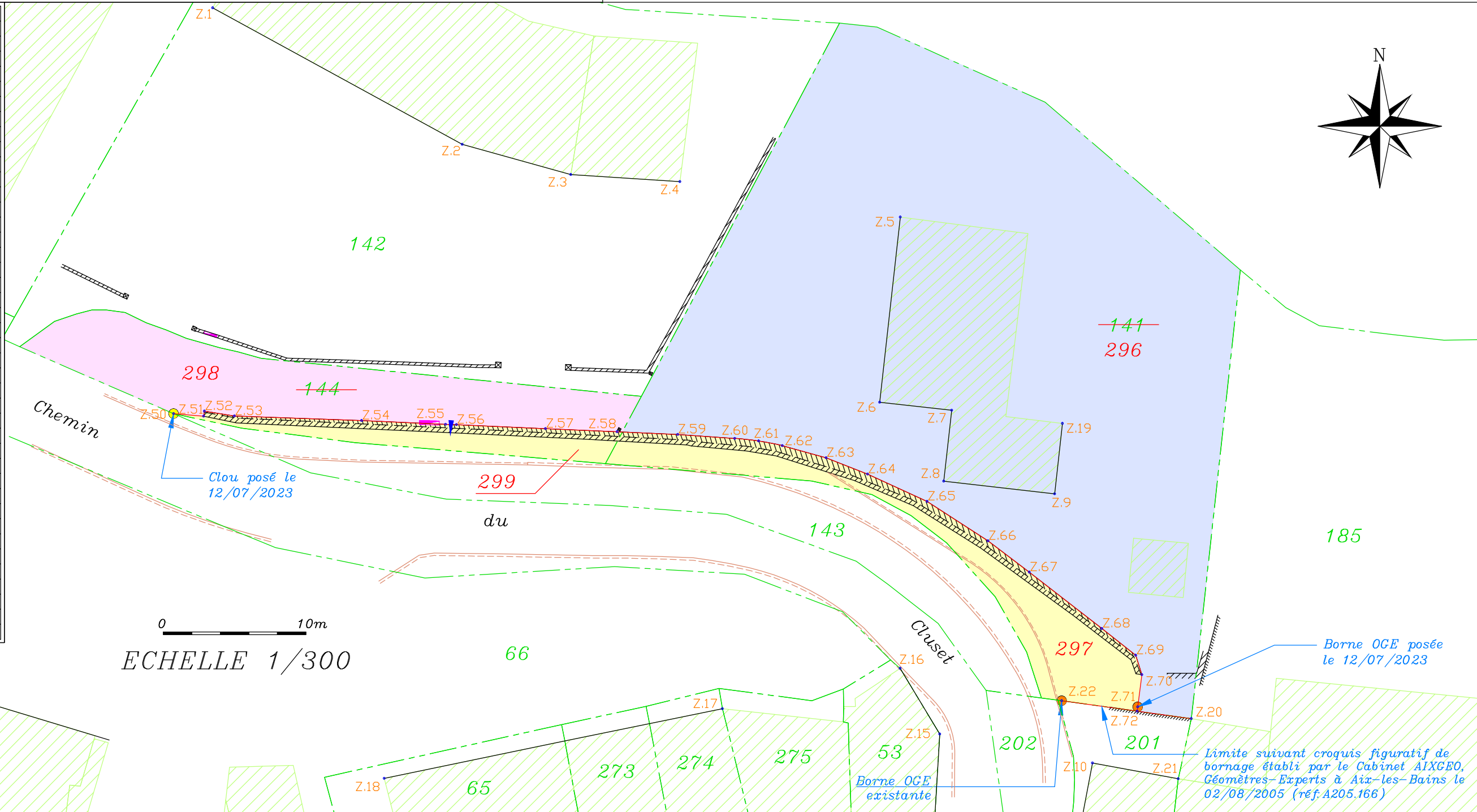


Partie restant à M.Mme BECCU et à la SCI MGA (indivision) : N°298 = 1a75

Document d'Arpentage N° 3826 K

La délimitation du "Chemin du Cluset", limite Z.50 à Z.72, a été définie le 12 Juillet 2023 sous la direction de Mme HEPP-VIRY Martine (Service Foncier de la Ville d'Aix-les-Bains) et est définie dans l'arrêté de voirie portant alignement de voirie N° AL-230811-A établi par la Ville d'Aix-les-Bains le 11 Août 2023.

Matricule	X insertion	Y insertion
Z.1	1927349.11	4282722.25
Z.2	1927366.62	4282712.67
Z.3	1927374.24	4282710.55
Z.4	1927381.91	4282710.05
Z.5	1927397.38	4282707.56
Z.6	1927395.93	4282694.57
Z.7	1927400.98	4282694.01
Z.8	1927400.42	4282689.03
Z.9	1927408.21	4282688.15
Z.10	1927410.85	4282669.27
Z.15	1927400.14	4282671.30
Z.16	1927397.36	4282675.90
Z.17	1927384.89	4282673.07
Z.18	1927361.15	4282668.19
Z.19	1927408.76	4282693.09
Z.20	1927417.80	4282672.38
Z.21	1927416.88	4282668.16
Z.22	1927408.71	4282673.63
Z.50	1927346.36	4282693.77
Z.51	1927348.47	4282693.60
Z.52	1927348.53	4282693.95
Z.53	1927350.63	4282693.60
Z.54	1927359.57	4282693.29
Z.55	1927365.46	4282693.03
Z.56	1927366.22	4282692.99
Z.57	1927372.47	4282692.72
Z.58	1927377.49	4282692.50
Z.59	1927381.75	4282692.32
Z.60	1927385.75	4282692.04
Z.61	1927387.43	4282691.85
Z.62	1927389.09	4282691.53
Z.63	1927392.16	4282690.68
Z.64	1927395.07	4282689.53
Z.65	1927399.26	4282687.62
Z.66	1927403.53	4282684.85
Z.67	1927406.43	4282682.65
Z.68	1927411.52	4282678.70
Z.69	1927413.90	4282676.83
Z.70	1927414.32	4282675.46
Z.71	1927414.04	4282673.20
Z.72	1927414.00	4282672.90



Levé de l'état des lieux visible et accessible réalisé le 06-01-2021

Dossier N°:17196_20231010

Dressé le:10 Octobre 2023

Minute:Trav2017

Tel: 04 79 61 05 47

Fax: 04 79 34 00 38

E-mail: bureau@vincent-devun.fr

N° 447 925 082 R.C.S Chambéry / Cabinet VINCENT-DEVUN S.E.L.A.R.L. de Géomètres Experts au capital de 7500 €



Application cadastrale des bâtiments



Application cadastrale définie sous réserve d'une délimitation contradictoire avec les propriétaires riverains.

La limite avec le domaine public est provisoire et ne peut être définie que par arrêté d'alignement

Planimétrie : Système de projection Conique Conforme 45

Rattachement GNSS au Réseau TERIA (le 06/01/2021)

Altimétrie : Nivellement NCF - IGN 69



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°152/ 2024

**L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE**

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

• **ETAIENT PRESENTS**

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

• **ETAIENT EXCUSES**

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

152. ADMINISTRATION GENERALE – AFFAIRES FUNERAIRES

**Entrée de la Commune d'Aix-les-Bains au capital de la société anonyme d'économie mixte locale
« Pompes funèbres de Chambéry et des communes associées » (SAEML PFCCA)**

Jean-Marc VIAL est rapporteur de l'exposé suivant.

Lors de l'assemblée délibérante du 30 avril 2024, le Conseil municipal a décidé d'entrer au capital social de la société anonyme d'économie mixte locale, opératrice en matière funéraire (obsèques, funérarium, prévoyance et marbrerie).

Suivant les indications de la société, une autorisation d'achat de 5 actions était votée avec pour vendeur la société anonyme d'économie mixte locale Pompes Funèbres de Chambéry et des Communes associées (SAEML PFCCA).

Lors de la mise en œuvre de cette décision, la société nous a alors apporté une précision importante. C'est la Commune de Chambéry, principal actionnaire de la société (à plus de 75% (463.000€ pour 458 actions)), qui cède 5 actions de la SAEM PFCCA à la Commune d'Aix-les-Bains pour lui permettre d'entrer au capital et de devenir une commune associée.

Pour le dire plus simplement, Aix-les-Bains devient une commune associée en achetant 5 actions à Chambéry (et non par exemple en achetant 5 actions nouvelles).

C'est un détail, mais il convient de modifier la délibération municipale du 30 avril 2024 sur ce seul et unique point.

Toutes les communes qui se sont associées après la création de la SAEM PFCCA (Pompes Funèbres Publiques) ont par ailleurs recouru à cette procédure.

Le tableau Excel des actionnaires avec le pourcentage de répartition intégrant Aix-les-Bains est joint à la présente délibération pour information.

Le Conseil municipal est invité à modifier la délibération en précisant que 5 actions sont achetées à la Commune de Chambéry.

Vu le code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L.1521-1 à 1525-3 relatifs aux sociétés d'économies mixtes locales, et L.2223-19 à L.2223-46 relatifs aux opérations funéraires,

Vu le code de commerce,

Vu la loi Sapin n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques,

Vu la loi n° 2002-1 du 2 janvier 2002 tendant à moderniser le statut des sociétés d'économie mixte locales,

Vu la délibération municipale n°75 du 30 avril 2024 autorisant l'achat de cinq actions de la société SAEM PFCCA,

Considérant qu'une participation au capital de la SAEML PFCCA est de nature à favoriser une évolution de l'offre de services proposée aux populations en matière funéraire,

Considérant que la SAEML PFCCA s'avère être une structure appropriée pour permettre une souplesse de gestion, tout en conservant le contrôle des collectivités publiques sur son fonctionnement,

Considérant que la SAEML PFCCA répond aux attentes des communes environnantes y compris Aix-les-Bains,

Considérant que la Commune peut participer directement au capital social,

Jean-Marc VIAL ne prend pas part au vote.

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 29 voix POUR :

- **SUBSTITUE** au paragraphe suivant en italique de la décision du 30 avril 2024 :
- « *DECIDE DE SOUSCRIRE à hauteur de cinq (5) actions de 1 000, 00 € (mille euros) chacune, soit pour un montant total de cinq mille euros (5 000, 00 €) au capital social de la société anonyme d'économie mixte locale Pompes Funèbres de Chambéry et des Communes associées, fixé à 610 000 €, domiciliée 84, square Louis Sève à Chambéry*

(73000), avec pour SIRET 82295472300026, inscrite au greffe du RCS de Chambéry le 3 octobre 2016 »,

le dispositif suivant :

- **ACQUIERT** cinq (5) actions de 1 000, 00 € (mille euros) chacune, soit pour un montant total de cinq mille euros (5 000, 00 €) de la société anonyme d'économie mixte locale Pompes Funèbres de Chambéry et des Communes associées, fixé à 610 000 €, domiciliée 84, square Louis Sève à Chambéry (73000), avec pour SIRET 82295472300026, inscrite au greffe du RCS de Chambéry le 3 octobre 2016 à la Commune de Chambéry, domiciliée Hôtel de Ville, Place de l'Hôtel de Ville, 73 000 Chambéry, avec pour SIRET : 217 300 656 00014,
- **PRECISE** que les autres dispositions de la délibération municipale restent inchangées,
- **CHARGE** le maire d'accomplir toutes les démarches nécessaires à l'aboutissement du dossier et à signer tous documents nécessaires.

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BÉRETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08.10.2024 »

Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services




ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 16:28

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-24539.xml; 073-217300086-20240924-24092024_152-DE-1-2_24893.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 1

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_152

Objet acte: Délibération 152 - Entrée de la commune au capital de la SAEML

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 7.9-Prise de participation (SEM, etc...)

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_152-DE

Rapport d'erreur(s):



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°153/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

153. Domaine public

Réduction des droits de voirie

Claudie FRAYSSE est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

La Commune d'Aix-les-Bains a délivré une autorisation d'occupation temporaire du domaine public afin de permettre :

- la pose, sur des places de stationnement public rue des Prés Riants, de bennes destinées à recevoir des déchets dans le cadre de l'aménagement d'un centre de santé au 6, rue des Prés Riants,
- Le stationnement de véhicules professionnels.

Le bénéficiaire de cette autorisation doit s'acquitter d'une redevance fixée à 2 360 € pour une période allant du 4 mars 2024 au 28 avril 2024.

Le pétitionnaire fait valoir qu'il n'a pas pu avoir l'usage des places de stationnement pour les véhicules professionnels prévues au titre de l'autorisation car des véhicules d'autres usagers ne respectaient pas la signalisation et stationnaient sur les emplacements réservés.

La police municipale a pu constater cette situation.

Il est proposé au Conseil municipal de réduire la redevance de 50 % pour tenir compte de ce préjudice et de la fixer à 1 180 €.

VU le code général de la propriété des personnes publiques et notamment les articles L. 2122-1-1, L. 2122-2, L. 2125-1 et R 2122-1,

VU le code général des collectivités territoriales, et notamment les articles L. 2213-6 et L. 2121-29,

VU l'article 1218 du code civil ;

VU l'examen de la question par la Commission n° 1 du,

CONSIDÉRANT la volonté de soutenir l'aménagement d'un centre de santé sur Commune d'Aix-les-Bains,

CONSIDÉRANT l'impossibilité pour le bénéficiaire de pouvoir jouir pleinement de l'utilisation temporaire concédée du domaine public en totalité,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 30 voix POUR :

- **TRANSCRIT** l'exposé du rapporteur en délibération,
- **DÉCIDE** de fixer à 1 180 € la redevance de l'autorisation d'occupation du domaine public concédée à l'association Centre de Santé Médéor Bollène, (.....) is à pour l'aménagement d'un centre de santé au 6, rue des Prés Riants,
- **CHARGE** le maire ou son représentant d'accomplir plus généralement toutes les formalités nécessaires à l'aboutissement de cette décision.

POUR EXTRAIT CONFORME

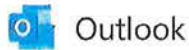
Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



« Le Maire certifie le caractère exécutoire du présent acte
date du 08.10.2024 (SAOIE)

Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services




ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 16:28

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-24516.xml; 073-217300086-20240924-24092024_153-DE-1-2_24869.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 1

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_153

Objet acte: Délibération 153 - Réduction de droit de voirie

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 8.3.4-Autres (dont voirie rurale hors voirie lotissement, dénomination de rues)

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_153-DE

Rapport d'erreur(s):

CONVENTION DE RESERVATION

XXX dont le siège / l'Hôtel de ville est situé au XXX, rue XXX à XXX (XXX),

Représentée par Monsieur / Madame XXX, en qualité de XXX, dûment habilité aux fins des présentes en vertu de la décision numéro XXX adoptée par XXX le XXX,

Ci-après dénommée le « Réservataire »,

D'une part,

Et

L'organisme bailleur SOLLAR Société Anonyme d'HLM à directoire et conseil de surveillance, représenté par Philippe LINAGE, Président du directoire

SIRET : 05750170200021

dont le siège social est 28 rue Garibaldi – 69412 LYON CEDEX 06

Ci-après dénommée le « Bailleur »,

D'autre part,

Désignées ensemble « Parties » et séparément « Partie.

PREAMBULE

Cette convention bilatérale définit les modalités de transformation en flux des droits de réservation du Réservataire sur le patrimoine du Bailleur implanté sur le territoire de AIX LES BAINS, d'une part, et les modalités pratiques de mise en œuvre de ces droits de réservation en flux, d'autre part, en application :

- du décret n° 2020-145 du 20 février 2020 relatif à la gestion en flux des réservations de logements locatifs sociaux

Une seule convention doit être conclue par organisme bailleur et réservataire à l'échelle d'un département (article. R. 441-5 du CCH). Toutefois, lorsque le bénéficiaire des réservations de logements locatifs sociaux est une commune ou un établissement public de coopération intercommunale ou un établissement public territorial de la métropole du Grand Paris ou la métropole de Lyon ou la Ville de Paris, la convention de réservation porte sur le patrimoine locatif social du bailleur situé sur son territoire, sauf si ce réservataire dispose de réservations sur un autre territoire (article. R. 441-5-3 du CCH).

En cas de nécessité dûment justifiée par le réservataire au regard des contraintes particulières relatives à certains demandeurs de logement social, la convention de réservation peut prévoir une territorialisation des flux à une échelle infra-départementale/infra-communale sans qu'un programme puisse être identifié.

Les réservations prévues par la présente convention portent sur un flux annuel de logements exprimé en pourcentage du patrimoine locatif social du Bailleur dans les conditions prévues à l'article R.441-5, de façon compatible avec les obligations légales fixées à l'article L.441-1 du Code de la construction et de l'habitation et avec les orientations en matière d'attribution au ménages prioritaire fixées dans le cadre de la (ou des) conférence intercommunale du logement, ou de la conférence du logement pour la Ville de Paris, et le cas échéant avec les engagements souscrits dans le cadre de la convention intercommunale d'attribution, ou de la convention d'attribution pour la Ville de Paris.

I/ CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

A- Le parc concerné

Cette convention porte sur tout le patrimoine locatif social du Bailleur sur le territoire **de AIX LES BAINS**. Il s'agit de tous les logements :

- conventionnés ouvrant droit à l'aide personnalisée au logement (APL) ;
- non conventionnés mais construits, améliorés ou acquis et améliorés avec le concours financier de l'État ;
- les logements déconventionnés mais tombant dans le champ de l'application de l'article L. 411-6 du CCH.

B - Les exclusions :

Les logements locatifs intermédiaires (LLI), les résidences universitaires (logements étudiants), logements-foyers/transitoire (foyer travailleurs migrants, résidences sociales, pension de famille, etc.) et les places en structures d'hébergement ne sont pas concernés par la présente convention.

Par ailleurs, les logements réservés au profit des services relevant de la défense nationale, de la sécurité intérieure et des établissements publics de santé pour loger leurs personnels sont aussi, exclus de la gestion en flux, car demeurant gérés en stock.

Enfin, sont exclus l'ensemble des logements qui n'ont pas vocation à être remis en location malgré leur libération (ex : logements ayant vocation à être démolis, vendus, etc.).

II/ DETERMINATION DE L'ASSIETTE

Le décret n°2020-145 du 20 février 2020 relatif à la gestion en flux prévoit que le bailleur social dispose d'un volume de logements libérés qu'il ne proposera pas aux réservataires afin de répondre à des besoins précis.

L'assiette du flux est donc constituée du patrimoine du Bailleur dont sont exclus, par le Bailleur, les logements nécessaires, pour une année donnée, :

- aux mutations de locataires au sein du parc social du Bailleur ;
- aux relogements de personnes dans le cadre d'opérations ANRU (opération de rénovation urbaine et/ou de renouvellement urbain au sens de la loi n° 2003-710 du 1er août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine) ;
- aux relogements d'une opération de requalification de copropriétés dégradées mentionnée aux articles L. 741-1 et L. 741-2 du CCH ;
- aux relogements en cas d'interdiction définitive d'habiter dans le cadre de la police des bâtiments insalubres en cas de défaillance du bailleur ;
- aux relogements dans le cadre d'une opération de vente de logements sociaux dans les conditions des articles L 443-7 et suivants

Conformément aux dispositions prévues par le décret n°2020-145 du 20 février 2020 relatif à la gestion en flux, une information sera communiquée aux réservataires en début d'année sur les logements retirés de l'assiette et leur affectation prévisionnelle.

III/ INVENTAIRE ET CONVERSION DES DROITS DE RESERVATION

A. Le cadre juridique des droits de réservation

Conformément à l'article R 441-5 du CCH, les bénéficiaires des réservations de logements locatifs sociaux prévues aux trente-cinquième et trente-septième alinéa de l'article L. 441-1 peuvent être l'Etat, les collectivités territoriales, leurs établissements publics, les établissements publics de coopération intercommunale, les employeurs, la société mentionnée à l'article L. 313-19 et les organismes à caractère désintéressé.

Comme mentionné à l'article R 441-5-2, lorsque le bénéficiaire des réservations de logements locatifs sociaux est l'Etat, la part des logements réservés par le préfet de département dans le cadre de la convention de réservation mentionnée à l'article R. 441-5 représente 30 % au plus du flux annuel total de logements de chaque organisme bailleur, dont au plus 5 % au bénéfice des agents civils et militaires de l'Etat.

Comme mentionné à l'article R. 441-5-3 du CCH, lorsque le bénéficiaire des réservations de logements locatifs sociaux est une commune ou un établissement public de coopération intercommunale ou un établissement public territorial de la métropole du Grand Paris ou la métropole de Lyon ou la Ville de Paris, la part des logements réservés dans le cadre de la convention en contrepartie de l'octroi de la garantie financière des emprunts par les réservataires ne peut représenter globalement plus de 20 % du flux annuel sur leur territoire.

En accord avec l'article R. 441-6 du CCH, lorsque l'emprunt garanti par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale est intégralement remboursé par le bailleur, celui-ci en informe le garant. Les droits à réservation de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale attachés à la garantie de l'emprunt sont prorogés pour une durée de cinq ans à compter du dernier versement correspondant au remboursement intégral de l'emprunt.

Des réservations supplémentaires peuvent être consenties à l'Etat, aux collectivités territoriales et aux établissements publics les groupant par les organismes d'habitations à loyer modéré, en contrepartie d'un apport de terrain ou d'un financement (article R. 441-5-4 du CCH).

B. Inventaire des droits de réservation

Les principes retenus par le Bailleur pour établir l'inventaire des droits de réservation acquis jusqu'au 1er janvier 2023 sont les suivants :

- Principe 1 : Prorogation de 5 ans des droits aux Communes et EPCI appliquée dès la fin de l'échéance de la garantie, conformément à l'article R441-6 du CCH.
- Principe 2 : Maintien des droits de réservation sur les logements dont les conventions sont manquantes mais pour lesquels des emprunts et garanties sont en cours. Les droits prendront fin, par défaut, à la date de fin de l'emprunt octroyé.

- Principe 3 : Dans le cas de plusieurs prêts sur une même opération, apportés par un même financeur ou garantis par un même garant, et pour laquelle on ne dispose pas de convention, la durée des droits est calée sur la durée d'emprunt ou de la garantie la plus longue apporté par le même financeur ou le même garant.
- Principe 4 : Maintien des droits de réservation sur les logements dont les conventions sont manquantes mais pour lesquels une subvention a été octroyée. Les droits sont accordés pour une durée équivalente à celle appliquée sur une opération aidée par le même réservataire et pour laquelle le Bailleur dispose d'une convention avec une durée. A défaut, les droits sont accordés pour une durée équivalente à celle appliquée suite à l'octroi d'une subvention apportée par la même famille de réservataire.
- Principe 5 : Dans le cas de rachat de société (Coopération et Famille, SEMIR...), tous les emprunts, garanties et les conventions ont été repris en bloc ; les droits de réservation ont été maintenus avec les durées telles qu'elles avaient été conclues par le précédent bailleur.
- Principe 6 : Lors de réaménagement d'emprunt, le garant peut délivrer une nouvelle garantie sans que les conventions ne fassent l'objet d'avenant ou d'une nouvelle convention. En l'absence de nouvelle convention ou d'un avenant formalisant la contrepartie à la nouvelle garantie délivrée par le garant, les droits ont été automatiquement prorogés sur la durée du nouveau prêt.

Partant de ces principes, au 1er janvier 2023, le Réservataire bénéficie de :

- 229 droits de réservation en droit de suite

C. Conversion du stock en flux

Pour des raisons de simplicité, de continuité, de clarté et d'homogénéité à l'échelle du Groupe 1001 Vies Habitat - qui détient d patrimoine sur plusieurs régions – le Bailleur applique les modalités de conversion du stock en flux prévues par le décret n°2020-145 du 20 février 2020 relatif à la gestion en flux.

Le flux annuel est exprimé en pourcentage. Il correspond au rapport entre le nombre de logements sur lequel le Réservataire dispose, sur le territoire, de droits de réservation dans le cadre des conventions qui doivent être mises en conformité (autrement dit, le nombre de logements en stock au bénéfice du Réservataire) et le nombre total de logements sur ledit territoire au sein du patrimoine du Bailleur.

$$\text{Flux annuel} = \frac{\text{Nb. de lgts du réservataire}}{\text{Nb. total de lgts du bailleur}}$$

Au 24 novembre 2023, le Réservataire dispose de 33.6% du flux annuel de logements sur le parc du Bailleur sur le territoire de AIX LES BAINS.

IV. ACTUALISATION ET COMPTABILISATION DU FLUX DE LOGEMENTS

A - L'actualisation du flux

Le parc de logements soumis à la gestion en flux fera l'objet d'une révision chaque année afin de prendre en compte l'activité réelle dûment constatée notamment en ce qui concerne les estimations de livraisons, les volumes de logement soustraits du flux, les démolitions, les acquisitions-cessions en bloc, etc.

Rappelons que concernant l'acquisition nouvelle d'un droit de réservation en contrepartie des participations citées aux articles R. 441-5-3 et R. 441-5-4 du CCH, leur intégration à la gestion en flux est soumise aux principes suivants :

- la contrepartie de la garantie d'un programme neuf permet une valorisation jusqu'à 20 % de droits de réservation (article R. 441-5-3 du CCH,)
- ces droits de réservation vont s'ajouter à l'ensemble des droits de réservation du Réservataire
- des réservations supplémentaires peuvent être consenties en contrepartie d'un apport de terrain ou d'un financement (article R441-5-4 du CCH) dont le volume est à déterminer entre le bailleur et le réservataire.

La révision annuelle prendra également en compte l'extinction des droits arrivés à échéance et des garanties d'emprunts conformément au mode de calcul du flux énoncé ci-dessus (stock = flux).

La part du flux peut donc évoluer annuellement au regard la part de réservations détenues par le Réservataire, objectivée par le nombre de droits venus à expiration ou nouvellement acquis par ce dernier auprès du Bailleur.

L'objectif de part du flux sera donc communiqué annuellement, avant le 28 février de l'année N, sur la base de l'actualisation des données.

B - La comptabilisation de la part du flux de logements

La part du flux annuel déterminée dans l'article III/ C. sera mis à disposition du Réservataire pendant toute la durée de la convention. La mise à disposition du logement par le Bailleur vaut décompte dans l'objectif.

V. CARACTERISTIQUES DES LOGEMENTS PROPOSES

Pour la mise en œuvre de cette première convention de réservation en flux, le Bailleur orientera ses logements vers les réservataires les plus éloignés des objectifs fixés conventionnellement.

Le Bailleur veillera toutefois à préserver un équilibre entre les propositions de logements faites aux différents réservataires (en termes de localisation, de financement et de typologie) selon les possibilités offertes par les libérations au sein de son patrimoine.

A cet égard, les Parties soussignées se concerteront en tant que de besoin.

Le Bailleur prendra aussi en compte les objectifs de mixité sociale (fixés par la réglementation en vigueur et dans le cadre des conventions intercommunales d'attribution) et d'attributions aux publics prioritaires et veillera à assurer les équilibres de peuplement dans le choix et la temporalité des logements proposés au Réservataire.

VI. DETERMINATION DU MODE DE GESTION DU CONTINGENT ET LES OBLIGATIONS DU BAILLEUR

Avec le Bailleur, c'est le mode de gestion en flux direct qui a été retenu pour la gestion du contingent du Réservataire, dans sa totalité. Le Réservataire propose des candidats sur son contingent réservé.

Les vacances de logement sont portées à la connaissance des services du Réservataire par le Bailleur.

Les caractéristiques minimales des logements à transmettre au Réservataire au moment de la déclaration des vacances sont les suivantes :

- Financement initial du logement
- Typologie du logement
- Surface du logement
- Adresse (numéro + rue + commune + code postal) du logement
- Localisation en ou hors QPV
- Période de construction de l'immeuble
- Montant du loyer + charges
- DPE
- Accessibilité PMR

VII. MODALITES DE COMMERCIALISATION DES LOGEMENTS

Le Bailleur s'engage à mettre à disposition du Réservataire les logements nécessaires à l'atteinte de l'objectif fixé à l'article III. C. et ce dans un délai de 48h à compter de la réception d'un congé formulé par un ménage pour le parc selon les modalités prévues dans le 1er paragraphe du V. de la présente convention.

La notification de mise à disposition du logement comprendra les caractéristiques listées au VI. De la présente convention.

Conformément aux dispositions de l'article R.441-3 du code de la construction et de l'habitation, dès réception de l'avis de mise à disposition, la Réservataire disposera d'un délai maximum de 1 mois pour désigner dans la mesure du possible 3 candidats qui devront répondre aux conditions d'accès à un logement relevant de la réglementation en vigueur ainsi qu'à celles relatives au logement à attribuer.

Le Réservataire s'engage à transmettre 3 candidatures en adéquation avec les caractéristiques du logement proposé (respect des plafonds de ressources, de la composition familiale par rapport à la typologie du logement, etc.) et contribuant aux objectifs de mixité sociale et d'accueil des publics prioritaires.

Si le Réservataire n'est pas en mesure de désigner 3 candidats, il confirmera, par courrier circonstancié, au Bailleur cette insuffisance de candidats.

En l'absence de justification écrite par le Réservataire sur l'impossibilité de désigner 3 candidats, le Bailleur se réserve le droit de compléter les candidatures.

Les candidats proposés par la Réservataire disposent d'un droit de visite avant passage en CALEOL.

Conformément à l'article L.441-2 du C.C.H., la Réservataire est conviée à la commission d'attribution et dispose d'une voix délibérative.

Le Bailleur s'engage à informer par écrit les services du Réservataire de la suite réservée aux candidatures présentées lors de la tenue de la commission d'attribution.

En cas d'impossibilité pour le Réserveataire de désigner des candidats, ce-dernier s'engage à informer par écrit le Bailleur dans les meilleurs délais après la mise à disposition.

Dans cette hypothèse, ou en cas de délai dépassé, le Bailleur n'est plus tenu de maintenir la proposition de logement au Réserveataire et pourra procéder à la désignation de candidats pour son propre compte ou proposer le logement à un autre réserveataire. Dans tous les cas, chaque mise à disposition au Réserveataire, sera comptabilisée pour l'atteinte des objectifs de flux annuels.

VIII. MODALITES PRATIQUES DU RENSEIGNEMENT DU SYSTEME NATIONAL D'ENREGISTREMENT DE LA DEMANDE DE LOGEMENT SOCIAL (SNE).

Conformément à l'arrêté du 19 avril 2022, la présente convention doit préciser les modalités pratiques de renseignement du système national d'enregistrement de la demande de logement social.

Ainsi, en application de l'article R. 441-2-9 du Code de la construction et de l'habitation, le Bailleur doit mettre à jour le système national d'enregistrement en cas d'attribution d'un logement social à un demandeur, suivie ou non d'un bail signé.

Le Bailleur doit indiquer le contingent réserveataire sur lequel l'attribution est imputée, ainsi que le numéro RPLS. Dans tous les cas, le Bailleur actualise les informations de la demande de logement en fonction de la situation de l'attributaire au moment de l'attribution du logement et de la signature du bail.

Le Bailleur procède à la radiation de la demande de logement social pour attribution dans le SNE dans le délai maximal de dix (10) jours ouvrables après la signature du bail.

IX. DISPOSITIONS SPECIFIQUES AUX PROGRAMMES NEUFS

Au moment de la livraison d'un nouveau programme immobilier conventionné, le nombre de logements proposés au Réserveataire est proportionnel aux droits acquis au titre du R.441-5-3 et R.441-5-4 du Code de la construction et de l'habitation (subventions, participation financière, garantie d'emprunt, octroi de terrain, ...). Il est rappelé que les programmes mis en service en cours d'année ne sont pas pris en compte dans le calcul du flux (gestion en stock pour la première mise en location).

En amont de la livraison, le Bailleur transmet les caractéristiques de l'ensemble des logements aux réserveataires concernés.

Les documents qui seront transmis au Réserveataire dans le dossier de commercialisation, sont :

- Plans des logements,
- Caractéristiques PMR,
- Photographies de la résidence,
- Notice de présentation,
- Liste des n° RPLS...

Après échanges entre les parties sur la typologie, le financement, l'accessibilité, ..., le Bailleur émet une proposition de répartition des logements entre les réserveataires en fonction des caractéristiques et du financement de l'opération. Il veillera à assurer une répartition équitable des logements entre les réserveataires, tant sur les catégories de financements que sur les typologies.

Une réunion de concertation, organisée par le Bailleur en présence de tous les réserveataires, détermine la répartition finale.

Cette répartition est communiquée à tous les participants dans le cadre d'un relevé de décision transmis dans un délai qui ne peut être inférieur à trois mois précédent la livraison dudit programme.

Le Réservataire dispose alors d'un délai maximum d'1 mois, à compter de la date du relevé de décision comportant les indications précitées, pour proposer des candidats.

X. MODALITES D'ETABLISSEMENT DU BILAN DE LA REALISATION DES OBJECTIFS

Avant le 28 février de chaque année, le Bailleur transmet à l'ensemble des réservataires un bilan annuel des logements proposés, ainsi que des logements attribués au cours de l'année précédente, par réservataire et par typologie de logement, type de financement, localisation hors et en quartier politique de la ville, commune et période de construction (Article R441-5-1 du CCH).

Les réservataires sont aussi informés avant le 28 février de chaque année du nombre prévisionnel de logements ainsi soustraits du calcul du flux de l'année en cours, de leur affectation par catégorie d'opération, ainsi que du bilan des attributions réalisées l'année précédente au titre de ces relogements (Article R441-5 du CCH).

Ainsi, l'objectif final de la part de flux du Réservataire dans le parc du Bailleur durant l'année *N-1* sera consolidé lors de la présentation du bilan réalisé avant le 28 février de l'année *N*.

A titre informatif, le bilan comprendra aussi le volume de mises à disposition et d'attributions au bénéfice du Réservataire.

A. Contenu du bilan

Le bilan doit rappeler le flux dont le Bailleur a disposé durant l'année, à savoir :

- le patrimoine locatif social éligible au flux du Bailleur au 31/12/N-1 ;
- le nombre de logements libérés sur l'année N ;
- le nombre de logements sociaux livrés sur l'année N ;
- le nombre d'attributions pour les mutations internes sur l'année N ;
- le nombre d'attributions pour le relogement des ménages concernés par un projet de rénovation urbaine sur l'année N ;
- le nombre d'attributions pour les relogements en cas d'opérations de vente sans remettre en cause le droit au maintien dans les lieux du locataire prévus sur l'année N

Ces éléments sont ventilés :

- par typologie de logement ;
- par type de financement ;
- par la localisation : commune et hors/en QPV ;
- par date de construction de la résidence ;
- par accessibilité (PMR, UFR).

Également, le bilan doit présenter la répartition du flux entre réservataire. Il doit donc faire apparaître en valeur et en volume a minima:

- le nombre de logements mis à disposition ;
- le nombre de logements attribués ;
- le nombre de logements ayant fait l'objet de baux signés ;

- le niveau d'atteinte de l'objectif du flux fixé par réservataire.

Ces éléments sont ventilés :

- par typologie de logement ;
- par type de financement ;
- par la localisation : commune et hors/en QPV ;
- par réservataire à l'échelle du périmètre de **AIX LES BAINS** par date de construction de la résidence ;
- par accessibilité (PMR, UFR).

Par ailleurs, le bilan comprend un point spécifique sur les mises en service de nouveaux programmes conventionnés et ventilés selon les éléments indiqués ci-dessus. Il précise la date de mise en service de chaque opération.

B. Le suivi des logements soustraits du flux

Les logements soustraits du flux par le Bailleur pour répondre aux besoins en matière de mutation interne, de relogement (NPNRU, ORCOD), de lutte contre l'habitat indigne et en vente, compléteront le bilan.

Un bilan concernant les logements soustraits du flux au titre des mutations, des relogements (NPNRU, ORCOD), de lutte contre l'habitat indigne et vente, du Bailleur est également effectué.

Plus précisément, ces éléments sont ventilés :

- par typologie de logement ;
- par type de financement ;
- par la localisation : commune et hors/en QPV ;
- par motif de la demande de mutation.

Ces informations seront communiquées par le Bailleur.

XI. MODALITES D'ETABLISSEMENT DE LA PROJECTION DES OBJECTIFS

A. Rappel des modalités de calcul du flux

Il est ici rappelé les modalités de calcul du flux annuel pour le Réservataire :

Le flux annuel de logements, exprimé en pourcentage, est calculé en fonction :

- du nombre de logements identifiés dans des programmes ou du flux annuel de logement réservés par le Réservataire sur le patrimoine du Bailleur dans le cadre de la convention qui doit être mise en conformité ;
- du nombre total de logements sociaux au sein du patrimoine du Bailleur.

Pour la projection des objectifs de l'année N+1 en termes de flux, il est tenu compte des livraisons réalisées sur l'année N, des volumes de logement soustraits du flux (armée, intérieur...), des démolitions réalisées en année N, des acquisitions-cessions en bloc, et ventes Hlm réalisées en année N.

La projection annuelle prendra également en compte l'extinction des droits arrivés à échéance et des garanties d'emprunts conformément au mode de calcul du flux énoncé ci-dessus (stock = flux).

B. Volume soustrait du flux

Les projections feront apparaître une estimation des volumes de logements soustrait du flux au titre :

- Des mutations de locataires au sein du parc social :
 - Les conventions d'utilité sociale (CUS) et les Conventions intercommunales d'attributions (CIA) ont vocation à être les documents de référence pour le prévisionnel du retrait de l'année en cours (année N).
 - Les logements effectivement attribués à ce public durant l'année N-1 seront constatés durant l'année N par les données du SNE et les données transmises annuellement par les bailleurs sociaux. En cas d'écart significatif, les données SNE feront foi.
- D'une opération de rénovation urbaine et/ou de renouvellement urbain au sens de la loi n° 2003-710 du 1er août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine, d'une opération de requalification de copropriétés dégradées mentionnée aux articles L. 741-1 et L. 741-2, concernant les relogements des ménages dans le cadre d'un ANRU ou d'un ORCOD.
 - Les conventions ANRU et chartes territoriales de relogement ont vocation à être les documents de référence pour le prévisionnel du retrait de l'année en cours (année N).
 - Les logements effectivement attribués à ce public durant l'année N-1 seront constatés durant l'année N par les données du SNE (radiation pour attributions des demandes de logement social de type "ANRU") et les données transmises annuellement par les bailleurs sociaux. En cas d'écart significatif, les données SNE feront foi.
- Des relogements en application des articles L. 521-3-1 à L. 521-3-3 du CCH, concernant les ménages logés dans les locaux sous procédure de péril et d'insalubrité
 - Les arrêtés de péril et d'insalubrité ont vocation à être les documents de référence pour le prévisionnel du retrait de l'année en cours (année N).
 - Les logements effectivement attribués à ce public durant l'année N-1 seront constatés durant l'année N par les données transmises annuellement par les bailleurs sociaux.
- D'une opération de vente de logements locatifs sociaux dans les conditions des articles L. 443-7 et suivants.
 - Les CUS et les plans de vente ont vocation à être les documents de référence pour le prévisionnel du retrait de l'année en cours (année N).
 - Les logements effectivement attribués aux locataires des biens mis en vente qui ne souhaitent pas se porter acquéreur de leur logement durant l'année N-1 seront constatés durant l'année N par les données transmises annuellement par les bailleurs sociaux.

Ces informations seront communiquées par le Bailleur par écrit ou mises à disposition sur un espace partagé à l'ensemble des réservataires.

XII. CLAUSE DE REVOYURE

Sans préjudice de la faculté de réviser ponctuellement les dispositions de la présente convention, les Parties se rencontreront, en vue d'examiner l'opportunité d'adapter par avenant leur situation contractuelle à d'éventuelles modifications substantielles des éléments caractéristiques de la convention, dans les circonstances suivantes :

- a) de manière systématique, tous les 3 ans
- b) en cas d'évolution des moyens techniques à disposition pour orienter les logements, mis à la disposition du Réservataire, selon des indicateurs plus précis (financement, typologie...)
- c) en cas d'établissement d'un nouveau modèle de convention de réservation
- d) en cas de changement de circonstances ou de circonstances non envisagées lors de la conclusion de la présente convention impactant durablement et significativement l'une ou l'autre des Parties.
- e) en cas d'évolution réglementaire venant préciser ou modifier les modalités de gestion du flux de logements
- f) en cas d'évolution des accords prévus dans les protocoles régionaux

XIII. RESILIATION DE LA CONVENTION

En cas de non-respect par le Bailleur de ses engagements, le Réservataire peut résilier la convention après une mise en demeure restée sans suite pendant deux mois.

La méconnaissance des règles d'attribution et d'affectation des logements prévues dans une convention de réservation relative aux réservations dont bénéficie le Réservataire est passible de sanctions pécuniaires (CCH : L.342-14, I, 1^oa).

XIV. OBLIGATIONS SPECIFIQUES AUX FICHIERS DE DONNEES PERSONNELLES

I/ Objet

Lors du processus d'orientation de candidats et d'attribution de logement, il est identifié trois phases requérant des échanges de données à caractère personnel entre les Parties :

- L'orientation de candidats par le réservataire vers l'organisme et la constitution du dossier de candidature à l'attribution d'un logement avec les informations utiles ;
- L'organisation de la phase de sélection des candidats et la décision d'attribution (correspondant à la CALEOL pour le logement conventionné) ;
- La notification de l'attribution.

En qualité de responsables de traitement indépendants, chacune des Parties s'engage à respecter la réglementation en vigueur applicable au traitement de données à caractère personnel et, en particulier, la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, le Règlement européen n°2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (ci-après le « RGPD »), et les avis et recommandations de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL), ci-après dénommés ensemble la « Réglementation ».

Les termes définis dans le RGPD et repris ci-après ont la signification qui leur est donnée par le RGPD.

II/ S'agissant des Données personnelles traitées par les Parties dans le cadre de leur relation contractuelle

Dans le cadre de la présente convention, chaque partie, agissant en qualité de Responsable du traitement, est susceptible de traiter des Données personnelles des collaborateurs ou de toute personne physique chargée de représenter chacune des Parties dans ses communications avec l'autre Partie.

Les Données personnelles traitées pour la conclusion de la convention ou son exécution sont les suivantes : le nom, prénom, adresse, e-mail professionnel, numéros de téléphone professionnel, fonction (ci-après les « Données personnelles » ou « Données »).

Ces traitements ont pour finalité la gestion de la relation contractuelle et l'exécution de la convention entre les Parties.

La base légale du traitement de données est l'exécution du contrat et l'intérêt légitime de chaque Partie.

Les Données personnelles sont conservées par chaque Partie pendant la durée du Contrat augmentée, le cas échéant, des délais de prescription légale.

A titre d'exception, certaines Données personnelles de type « données de contacts » des collaborateurs de chaque Partie (notamment le nom, prénom, adresse professionnelle, e-mail professionnel, numéros de téléphone professionnel, fonction, nom de l'employeur) pourront être conservées pour une durée supérieure dans la mesure où la Personne concernée ne s'y oppose pas, et ce, à des fins de poursuites des relations d'affaires entre chaque Partie.

III/ S'agissant des Données personnelles traitées dans le cadre de la proposition et l'attribution de logement

Les Parties seront amenées à échanger les Données personnelles des candidats à la location afin d'assurer la gestion des attributions de logements.

Les traitements nécessaires à ces finalités peuvent concerner :

- La proposition de différents candidats par le réservataire, comprenant la transmission de l'identité et éventuellement de certaines informations nécessaires au dossier d'instruction, y compris les souhaits des candidats, des données sociales économiques et divers justificatifs ;
- La demande aux candidats soit par l'organisme soit par le réservataire de constituer leurs dossiers et d'en transmettre les données ;
- L'aide apportée aux candidats lors de la constitution de leurs dossiers par le réservataire ou l'organisme ;
- La notification par l'organisme gestionnaire au réservataire de toute problématique liée à la candidature (ex : dossier incomplet, refus du candidat avant l'attribution, etc.) ;
- La transmission de bons de visite aux candidats par le réservataire ou l'organisme ;
- L'organisation de visites des logements ;
- L'organisation de la phase d'attribution (CALEOL pour les logements conventionnés) et la diffusion des informations nécessaires pour l'instruction des dossiers (transmission des listes de candidats, etc.) ;
- La notification au réservataire par l'organisme de la décision d'attribution prise par la CALEOL (logements réglementés) ou par le gestionnaire (logements non réglementés).

Les Données personnelles traitées sont les suivantes (ci-après les « Données personnelles » ou « Données ») :

- Pour le logement réglementé :
 - o les informations renseignées dans le CERFA et les pièces justificatives pouvant être demandées au candidat;
 - o ainsi que les informations nécessaires à l'organisation de visites.
- Pour le logement non réglementé :
 - o les informations contenues dans les pièces justificatives pouvant être demandées au candidat et encadrées par le décret n° 2015-1437 du 5 novembre 2015 ;
 - o ainsi que les informations nécessaires à l'organisation de visites.

Les Parties conviennent que les traitements de données à caractère personnel ci-dessus mentionnés s'effectuent uniquement pendant la durée de la présente convention.

IV/ Obligations des Parties

1) Généralités

Les Parties s'engagent à traiter les Données uniquement pour la/les seule(s) finalité(s) qui fait/font l'objet du/des traitement(s) des données à caractère personnel qui leur sont propres et ne jamais vendre les Données traitées dans le cadre de l'exécution du présent Contrat à des tiers quelque-soit leur nature et la finalité du Traitement envisagé.

Les Parties déclarent connaître leurs droits et obligations respectifs résultant de l'application du cadre juridique à la protection des données à caractère personnel précité, ainsi que les responsabilités respectives qui en découlent en cas de manquement. Les Parties conviennent en conséquence qu'il n'y a pas lieu de rappeler ces droits et obligations dans le présent Contrat. Cependant, elles précisent et s'accordent sur les principes ci-après énumérés.

2) Confidentialité et sécurité des Données

Les Parties s'engagent à prendre les mesures adéquates afin de garantir que toute personne physique agissant sous leur autorité, et ayant accès aux Données personnelles, s'engage à respecter la confidentialité ou soit soumise à une obligation légale appropriée de confidentialité.

Les Parties s'engagent à garantir une sécurité appropriée des Données, y compris la protection contre le traitement non autorisé ou illicite et contre la perte, la destruction ou atteinte d'origine accidentelle, à l'aide de mesures techniques et/ou organisationnelles appropriées telles qu'imposées par la Réglementation.

A ce titre, les Parties s'engagent à mettre en œuvre les mesures de sécurité appropriées suivantes :

- La pseudonymisation et le chiffrement des Données personnelles, lorsque cela est nécessaire ;
- Les moyens permettant de garantir la confidentialité, l'intégrité, la disponibilité et la résilience constante des systèmes et services de traitement ;
- Les moyens permettant de rétablir la disponibilité et l'accès aux Données personnelles dans les meilleurs délais en cas d'incident physique ou technique ;

- Tester, analyser et évaluer régulièrement l'efficacité des mesures techniques et organisationnelles pour assurer la sécurité du traitement.

Les Parties ont convenus que les Données personnelles échangées seront transmises exclusivement via un canal sécurisé.

3) Violation de données

Chaque Partie s'engage à notifier à l'autre toute violation de Données personnelles, c'est-à-dire une violation de la sécurité entraînant de manière accidentelle ou illicite, la destruction, la perte, l'altération, la divulgation non autorisée de Données personnelles ou l'accès non autorisé à ces Données, au sens de la Réglementation.

Cette notification est faite par courrier électronique dans les meilleurs délais, et au maximum sous vingt-quatre (24) heures, après avoir eu connaissance de la violation de Données.

4) Sous-traitance

En cas de sous-traitance par l'une des Parties pour les stricts besoins de la mise en œuvre des finalités de traitement décrites ci-dessus, celle-ci s'assure que le sous-traitant présente des garanties suffisantes quant à la mise en œuvre de mesures techniques et organisationnelles appropriées de manière à ce que le traitement réponde aux exigences de la Réglementation, et que le contrat de sous-traitance intègre les clauses obligatoires prévues par l'article 28 du RGPD.

5) Exercice des droits des Personnes concernées

Les Parties s'engagent à traiter dans les délais imposés par le RGPD les demandes d'exercice des droits des Personnes concernées qu'elles seraient amenées à recevoir et à transmettre à la Partie concernée celles susceptibles de la concerner sans délai pour lui permettre de respecter la Réglementation applicable.

6) Sort des Données personnelles

Les Parties s'engagent à procéder à la destruction des Données personnelles dès lors que les durées de conservation des Données personnelles seront expirées.

7) Responsabilité

Chacune des Parties sera tenu responsable, en toutes circonstances, de tout dommage résultant d'un manquement à ses obligations en vertu du présent Contrat ou de défaut de conformité à la Réglementation.

La responsabilité de chacune des Parties pourra également être engagée sur la base des dispositions des articles 226-16 et suivants du code pénal.

V. Délégué à la protection des données

Pour l'organisme gestionnaire :

- Identité du Délégué à la protection des données : Sonia CHATELAIN, Responsable conformité, contrats, droit des affaires DPO@1001vieshabitat.fr

Pour le réservataire :

- Identité du Délégué à la protection des données : [à compléter]
- A défaut, la personne en charge de la protection des données : [à compléter]

XV. DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention est conclue pour une durée de 3 (trois) ans, avec tacite reconduction à son terme en l'absence de dénonciation par l'une des parties en respectant un préavis de 1 (un) mois.

La convention pourra être modifiée par avenant.



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°154/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

154. VIE DES QUARTIERS-LOGEMENT

Conventions de gestion en flux des réservations de logements sociaux

Nicole MONTANT-DERENTY est rapporteur de l'exposé suivant :

La loi ELAN 2018-1021 du 23 novembre 2018 complétée par le Décret 2020-145 du 20 février 2020 rend obligatoire la gestion en flux annuels des réservations de logements locatifs sociaux.

Le décret prévoit qu'une convention de gestion en flux doit être conclue entre l'organisme de logement social et le réservataire.

Considérant que la ville d'Aix-les-Bains détient des réservations de logements locatifs sociaux conformément aux conventions de garanties de prêts contractés par les divers bailleurs sociaux présents sur la ville.

La loi ELAN vient modifier les modalités de gestion des droits de réservation des logements locatifs sociaux (LLS) et généralise une gestion de ces droits en flux annuel pour l'ensemble des réservataires ; le Décret du 20 février 2020 vient préciser les conditions de mise en œuvre de ce nouveau mode de gestion.

Les objectifs du passage à la gestion en flux est d'assurer d'avantage de fluidité dans le parc social. La part des droits de réservation sera exprimée en pourcentage des logements disponibles à la relocation. Chaque année, ce taux sera actualisé au regard des évolutions des vacances sur la commune. Par ailleurs, annuellement chaque bailleur adressera à l'ensemble des réservataires un bilan des logements proposés, ainsi que des logements attribués au cours de l'année précédente.

Le projet de convention établi par la SOLLAR rappelle le cadre réglementaire de la gestion en flux, détaille le patrimoine locatif social concerné par la convention, les modalités de calcul de l'assiette annuelle de logements soumise au flux, et explicite les modalités de mise en œuvre du passage en gestion en flux, le taux de réservation induit à la commune.

Cette question a été examinée lors de la commission 3.

Vu le code général des collectivités territoriales, et notamment les articles L 2252-1 et L 2252-2,
Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment les articles L441-1, R441-5 et R441-5-2,
Vu la loi n°90-449 du 31 mai 1990 modifiée visant à la mise en œuvre du droit au logement, notamment ses articles 4 et 5,
Vu la loi n° 98-657 du 29 juillet 1998 d'orientation relative à la lutte contre les exclusions,
Vu la loi n° 2007-290 du 5 mars 2007 instituant le droit au logement opposable,
Vu la loi n° 2009-323 du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion,
Vu la loi n°2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et à la citoyenneté,
Vu la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique,
Vu la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale,
Vu le décret n° 2020-145 du 20 février 2020 relatif à la gestion en flux des réservations de logements sociaux,
Vu la délibération de principe de la Ville du 5 mars 2024,
Vu le projet de convention établi par la SOLLAR,

Considérant qu'à la suite d'une réforme législative, les modalités de gestion des droits de réservation des logements locatifs sociaux sont modifiées et la gestion de ces droits en flux est généralisée,

Considérant que la gestion en flux impose à tous les bailleurs sociaux et à leurs réservataires de gérer les réservations sur un flux annuel de logements sur l'ensemble de leur patrimoine locatif social,

Considérant que dans le cadre du passage des attributions de logements locatifs sociaux à un mode de gestion en flux, les droits de réservation de la Ville doivent être convertis en stock de droits uniques, et que les modalités pratiques de mise en œuvre de la gestion des droits de réservation en flux doivent être définis de façon conjointe entre la Ville et chacun des bailleurs dans le patrimoine desquels la Ville possède des droits de réservation,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 30 voix POUR : :

- TRANSCRIT L'EXPOSE EN DELIBERATION,

- **AUTORISE** le maire, ou son représentant, à signer au nom de la Commune la convention de réservation de logements et de gestion en flux avec la SOLLAR, Société Anonyme d'HLM à directoire et conseil de surveillance, représentée par Philippe LINAGE, Président du directoire avec pour SIRET : 05750170200021, dont le siège social est 28 rue Garibaldi – 69412 LYON CEDEX 06 et leurs annexes annuelles ou tout document relatif à ce dossier.

POUR EXTRAIT CONFORME


Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du ..08/10/2024..»



Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 16:14

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-23876.xml; 073-217300086-20240924-24092024_154-DE-1-2_24222.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 2

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_154

Objet acte: Délibération 154 - Convention de gestion de flux des réservations de logements sociaux

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 8.5-Politique de la ville-habitat-logement

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_154-DE

Rapport d'erreur(s):



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°155/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

155. Délibération modificative suite délibération n°201-2023 du 19/12/2023, délibération n°55/2024 du 30/04/2024 et délibération n° 97-2024 du 25/06/2024 créant des nouvelles modalités du temps de travail avec la définition des sujétions.

Thibaut GUIGUE est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

- La collectivité a délibéré le 28 février 2023 sur la mise en œuvre des 1607 h au sein de la Ville et du CCAS d'Aix-Les-Bains et a adopté un règlement cadre du temps de travail.

En effet, les délibérations du 19/12/2023, du 30/04/2024 et du 25/06/2024 ont défini les modalités d'application des jours de sujétions. Elles traduisaient notamment qu'un jour de sujétion correspondait à 7 heures, et que le calcul des droits aux jours de sujétions est proratisé par rapport au temps de présence et au temps de travail de l'agent.

Cependant dans la mise en œuvre, il s'avère que de nombreux agents sont à temps non complet : par exemple les animateurs périscolaires / extrascolaires ou les agents de service dans les écoles.

La pose des jours de sujétion interroge donc sur la façon de quantifier un jour de sujétion : 7 heures pour un jour de sujétion équivaldrait alors à plusieurs jours de travail ou plusieurs plages horaires de travail différentes selon la quotité de travail de l'agent. Ce qui poserait des difficultés d'organisation et de plannings.

Il semble plus pertinent et équitable qu'un jour de sujétion représente un jour travaillé peu importe le cycle de travail, puisqu'il représente un jour de repos compensateur diminuant le temps de travail de l'agent. **Si l'agent travaille sur des quotités différentes selon les jours de la semaine, l'encadrant devrait privilégier le jour travaillé comportant le plus d'heures.**

Il n'est pas possible de réduire immédiatement les droits aux jours de sujétion à la durée annuelle de travail du planning d'annualisation de l'agent puisqu'il faut auparavant définir la quotité de travail de l'agent, avant de pouvoir ensuite proratiser le nombre de jours de droits à sujétion. Ensuite les jours de sujétion seront définis précisément par des dates posées dans le planning par l'encadrant (ou par le service ressources le cas échéant à la Direction de l'Education Enfance Jeunesse).

Exemple :

Ainsi un agent à 37h sur 5 jours travaille donc 7h24 par jour (7,4h) et son jour de sujétion équivaut alors à 7h24. Un animateur à 25% travaillant 2h30 par jour : son jour de sujétion équivaut à 2h30...

Pour les agents dont le temps de travail est annualisé, le(s) jour(s) de sujétion prendra(ont) donc la forme d'une quotité d'heures non travaillées dans l'année, directement prise en compte lors de la planification prévisionnelle de l'annualisation du 01/09/N au 31/08/N+1.

2. **Ajout emploi d'accueil « volant » -**
3. **Les noms de certains services ont été revus pour tenir des dernières modifications de l'organigramme (modifications en violet), comme suit :**

SERVICES	METIERS	SUJETIONS				Nombre de jours de sujétions
		1	2	3	4	
Protocole	Tous	X				2
Communication	Chargé de communication	X				2
Habitat	Tous (sauf chef de service)				X	2
Vie des quartiers	Tous				X	2
Direction Générale des Services	Référent logement social				X	2
Aixpass	Tous avec le Chef de service	X			X	3
DRH – Carrières et rémunérations	Tous avec le Chef de service	X				2
Accueil et appariteurs	Agents accueil et agent d'accueil volant	X			X	3
Agents d'entretien (des bâtiments)	Chef de service	X	X			3
	Agents d'entretien des bâtiments	X	X	X	X	5
Vie scolaire	ATSEM	X	X	X	X	5
	Chef de service	X				2
Moyens Généraux	Agents d'entretien des écoles	X	X	X	X	5
	Restauration	X	X	X		4
Ressources	Chef de service	X				2
	Chef de service	X				2
Jeunesse	Chef de service	X				2
Enfance	Animation	X	X			3
	Coordinateurs écoles et adjoints	X	X			3
	Responsables ADL et adjoints	X				2
Petite enfance	Coordinatrice enfance jeunesse	X				2
	Responsables structures petite enfance	X	X			3
	EJE, auxiliaires de puériculture, agents polyvalents petite enfance	X	X	X		4
Sports ETAPS	Assistante de direction + assistante administrative	X				2
	Relais Petite Enfance + Chargé de projets Petite Enfance	X				2
Sports ETAPS	ETAPS et chef de service	X	X			3
Sports Bâtiments	Agents techniques et chef de service	X	X	X		4
Conservatoire / Maison des Arts et de la Jeunesse (MAJ)	Agent d'accueil	X				2
	Gardien	X	X			3
	Assistant de direction / assistant administratif	X				2
Maison des associations	Assistants administratifs (hors chef de service)	X				2
	Agent de gestion MDA	X	X			3
Arts et Patrimoine / service des publics	Agents d'accueil polyvalents	X	X			3
Bibliothèque	Tous les agents avec chef de service	X		X		3
Titres d'identité	Tous les agents avec chef de service	X			X	3
Elections Etat civil	Tous les agents avec chef de service	X			X	2
Police municipale	Agent d'accueil	X			X	3
	ASVP	X	X		X	4
	Policiers Municipaux	X			X	3
CSU	Tous les agents	X	X			3
CTM	Assistant administratif	X				2
CTM Fêtes	Adjoint + Agents techniques	X	X	X		4
CTM Bâtiments	Adjoint + Agents de maintenance polyvalents		X	X		3
CTM Mécanique	Tous (avec encadrants)		X	X		3
CTM Propreté urbaine	Tous (avec encadrants)	X	X	X	X	5
CTM Voirie signalisation	Tous (avec encadrants)	X	X	X		4
CTM Electricité	Adjoint + Agents techniques		X	X		3
Parcs et jardins (hors responsables opérationnel et technique et postes administratifs)	Responsables des équipes et leurs agents des espaces verts et élagueurs	X	X	X		4
Sports espaces verts sportifs	Agents techniques avec chef de service	X	X	X		4
Domaine public / Parkings	Agents des parkings	X	X			3
Théâtre	Régisseurs généraux	X		X		3
	Chargé de production	X				2
CCAS	Agents d'accueil + accueil FJT	X			X	3
	Travailleurs médico sociaux (assistant socio-éducatif, chargé d'insertion, animateur)				X	2
	Veilleur de nuit de résidence sociale	X	X		X	4
	Agents d'entretien	X	X	X		4

Vu l'avis du CST du 10 septembre 2024, et après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 30 voix POUR :

- Instaure au sein de la Collectivité les jours de sujétions tels que définis ci-avant ;
- Modifie l'annexe correspondante du règlement du temps de travail en conséquence ;
- Autorise le Maire ou son représentant à prendre toutes les mesures et signer les documents nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 08.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08/10/2024 »

Par délégation du maire,
Gilles MOCCELLIN
Directeur général des services



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 16:14

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-23848.xml; 073-217300086-20240924-24092024_155-DE-1-2_24194.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 1

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_155

Objet acte: Délibération 155 - Nouvelles modalités du temps de travail avec la définition des sujétions

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 4.1.2-Autres délibérations

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_155-DE

Rapport d'erreur(s):



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°156/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

156. Délibération fixant la liste des emplois et les conditions d'occupation des logements de fonction (abrogeant la délibération n° 55/2018 du 26/06/2028)

Thibaut Guigue est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

Conformément aux articles L. 721-1 à L. 721-3 du code général de la fonction publique, il appartient au Conseil Municipal d'autoriser Monsieur le Maire à fixer la liste des emplois pour lesquels un logement de fonction peut être attribué **à titre gratuit** ou **moyennant une redevance**, en raison des contraintes liées à leur fonction.

Sur la base de cette réglementation, le Maire rappelle à l'assemblée qu'un logement de fonction peut être attribué après avis du CST ; celui-ci a été sollicité sur ce point, pour avis, le 10 septembre 2024. L'attribution d'un logement de fonction peut intervenir lorsque l'emploi occupé remplit les conditions tenant à la nécessité absolue de service ou à la convention d'occupation précaire avec astreinte.

La concession pour nécessité absolue de service (NAS) :

Il y a nécessité absolue de service « *lorsque l'agent ne peut accomplir normalement son service, notamment pour des raisons de sûreté, de sécurité ou de responsabilité, sans être logé sur son lieu de travail ou à proximité immédiate* ».

Ce dispositif est également réservé à certains emplois fonctionnels et à un seul collaborateur de cabinet, en vertu de la réglementation.

La convention d'occupation précaire avec astreinte (COP) :

Une « convention d'occupation précaire avec astreinte » peut être accordée à l'agent qui est tenu d'accomplir un service d'astreinte, mais ne remplit pas les conditions ouvrant droit à la concession d'un logement par nécessité absolue de service. Sont concernés des emplois comportant l'obligation pour l'agent d'intervenir à tout moment, y compris en dehors des heures habituelles de travail, pour assurer la bonne marche du service, assurer la continuité du service public et répondre aux besoins d'urgence liés à l'exercice de ses fonctions. Le loyer ne peut être inférieur à 50% de la valeur locative réelle des locaux occupés et n'est plus modulable. Toutes les charges courantes liées au logement de fonction (eau, électricité, chauffage, gaz, assurance habitation, travaux d'entretien courant et menues réparations, taxe d'habitation, ...) sont acquittées par l'agent.

LES CONDITIONS DE FORME :

- a. L'exigence d'une délibération : L'organe délibérant des collectivités territoriales a compétence pour établir la liste des emplois pour lesquels un logement de fonction peut être attribué, gratuitement ou moyennant redevance, en raison notamment des contraintes liées à l'exercice d'astreintes.
- b. L'exigence d'un arrêté de l'autorité territoriale comme acte complémentaire : Les décisions individuelles d'attribution sont ensuite prises par l'autorité territoriale ayant pouvoir de nomination.
- c. Le caractère gratuit ou onéreux de la concession du logement dépend de sa nature, à savoir si elle basée sur la nécessité absolue de service ou l'occupation précaire avec astreinte.
- d. La concession d'un logement attribué par nécessité absolue de service : La prestation du logement nu est accordée à titre gratuit.
- e. L'agent bénéficiant d'une concession de logement de fonction par nécessité absolue de service ou d'une convention d'occupation précaire avec astreinte supporte l'ensemble des réparations locatives et des charges locatives, les impôts ou taxes qui sont liés à l'occupation des locaux. Il doit par ailleurs souscrire une assurance habitation contre les risques dont il doit répondre en tant que locataire.

Il est rappelé que :

La délibération n°55/2018 du 26/06/2018, suite à l'avis favorable du CST du 11/06/2018, a fixé la liste des emplois pour lesquels un logement de fonction peut être attribué à titre gratuit (logement NAS) ou moyennant une redevance (logement COP), en raison des contraintes liées aux fonctions exercées par les agents.

Toutefois, il a été rappelé par la Chambre Régionale des Comptes (CRC) dans son rapport de février 2023 que la commune doit prendre une délibération annuelle au sens de l'article L 2123-18-1-1 du CGCT afin d'actualiser la liste des agents concernés et rendre plus transparente l'attribution de logements. L'attribution d'un logement de fonction intervient toujours en relation avec l'intérêt des services et l'exercice des fonctions.

La délibération du 26 juin 2028 comporte des données obsolètes et doit être mise à jour.

Il est proposé :

- **De mettre à disposition un logement pour nécessité absolue de service à un nouvel agent, comme suit :**

Les missions de gardien ci-dessous ouvrent droit à une **concession de logement pour nécessité absolue de service**. Une offre est parue en interne afin de proposer le poste vacant (Monsieur _____ assurera plus les astreintes de gardien) pour le 01er octobre 2024.

Gardien du complexe sportif du Club Nautique de Voile CNVA
Service des Sports (4 rue Vaugelas - AIX LES BAINS) Poste localisé au Club Nautique de Voile d'Aix-les-Bains– Le Grand Port – 73100 AIX LES BAINS
L'agent exercera ses fonctions, sous le contrôle du Directeur du Service des Sports, et travaillera en étroite collaboration avec ce service. Il sera chargé, d'une part, au CNVA : de la surveillance du site, de l'ouverture et de la fermeture des portes, manutention des poubelles, du nettoyage des sanitaires, de l'entrée, de l'escalier et du couloir menant à l'appartement, du contrôle de l'éclairage et du chauffage du complexe sportif en contrepartie du logement qui lui est concédé pour nécessité absolue de service Le week-end, Samedi et dimanche, le gardien assurera une surveillance des installations sportives de la ville en alternance un weekend sur 3 avec les autres gardiens des sites sportifs de l'hippodrome et du stade Forestier en contrepartie du logement qui lui est concédé pour nécessité absolue de service
<p>MISSIONS :</p> <p>Au titre de son emploi à temps complet : Titulaire sur son emploi d'origine (35 heures par semaine)</p> <p>Au titre de l'emploi de gardien (sujétions liées à la concession du logement) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Il sera chargé de la surveillance des vestiaires et des équipements sportifs du CNVA, du contrôle des utilisateurs et des vestiaires, de la fermeture des vestiaires, de l'extinction des lumières intérieures et extérieures, de la fermeture du club. ➤ Il s'assurera du bon état de fonctionnement des installations (exemples : lampes grillées, dégradations dans les vestiaires, chauffage, eau chaude dans les douches, dégradations dans les vestiaires...). ➤ Le gardien devra connaître l'emplacement des protections électriques, disjoncteurs, fusibles, robinets d'arrêt et de vidange, systèmes de chauffage, qui lui sera indiqué. ➤ Le gardien devra connaître et faire appliquer les consignes de sécurité, notamment en cas d'incendie et veiller au bon état de fonctionnement du matériel de protection contre l'incendie. ➤ Il détiendra les clés des locaux qu'il ne cédera en aucun cas aux associations ou toute autre personne, sans accord du service des Sports. <p>Toute anomalie sera immédiatement signalée au service des sports, qui assurera, ou fera assurer, les réparations.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Le week-end, samedi et dimanche, selon la programmation des manifestations sportives, le gardien assurera une surveillance des installations sportives de la ville en alternance un week-end sur 3 avec les autres gardiens des sites sportifs de l'hippodrome et du stade Forestier. ➤ Le lundi consécutif à l'astreinte alternée de Week end sera de repos ➤ En dehors de la servitude de surveillance hebdomadaire, une astreinte ponctuelle pourra être demandée en cas d'utilisation exceptionnelle (stages sportifs par exemple). Le service des sports définira la durée et les horaires de l'astreinte, en fonction des plannings d'utilisation des associations sportives.

L'agent retenu est _____ en lieu et place de M. CORSI qui ne fera plus les astreintes et devra quitter le logement).

Les 3 gardiens du service des sports ont toujours été logés pour nécessité absolue de service. En effet, que ce soit à l'hippodrome, au stade Forestier ou au club de voile, leurs services sont avant tout de surveiller les sites pour des raisons de sûreté, de sécurité et de responsabilité. Il leur faut être logés sur leur lieu de travail ou à proximité immédiate. Par ailleurs, ils accomplissent une semaine sur trois une tournée chaque week-end, selon une feuille de route afin de permettre le bon déroulement des compétitions sur les équipements sportifs.

- **De fixer la liste des emplois bénéficiaires d'un logement de fonction au sein de la commune comme suit :**

a. Concessions de logement pour nécessité absolue de service :

Adresse du logement	Poste de l'agent	Justifications contraintes	Occupant	Type MAD logement
34 boulevard Généraux Forestier	Adjoint en charge des espaces verts et événementiel	Surveillance locaux scolaires, stades		NAS
17 rue Pierre Favre	Gardien stades et Agent équipe technique	Gardiennage et entretien de l'hippodrome		NAS
290 Boulevard Robert Barrier	Gardien stades et Agent équipe technique	Gardiennage et entretien du CNVA		NAS
34 boulevard Généraux Forestier	Gardien stades et Agent équipe technique	Gardiennage et surveillance du stade forestier		NAS
CCAS Résidence Joseph Fontanet 95 boulevard Lepic	Veilleur de nuit résidence J. FONTANET	Conciergerie et surveillance FJT		NAS

Conventions d'occupation précaire avec astreinte :

Adresse du logement	Poste de l'agent	Justifications contraintes	Occupant	Type MAD logement
14 chemin des Marmillons	Adjoint du chef du service CTM voirie signalisation	Surveillance Ecole Lafin		COP Astreinte technique
3 rue Ronsard	Responsable Mairies de quartier	Vie des quartiers aixois avec focus sur Marlioz, Sierroz, Franklin Roosevelt		COP Astreinte décision

Il est à noter que :

- Le logement de la Mairie (Place Maurice Mollard) a été supprimé au départ en retraite de l'occupante M _____ en date du 01^{er} novembre 2023. Cette surface va être réaménagée pour des bureaux et salle de pause pour les agents travaillant à l'Hôtel de Ville.
- A compter du 1er octobre 2024, Mr _____ n'assurera plus les astreintes de gardien du complexe sportif du Club nautique de Voile et cède donc son logement à son remplaçant _____ au regard aux éléments susmentionnés.

Vu le code général de la fonction publique, et notamment ses articles L. 721-1 à L. 721-3 ;
Vu les articles R. 2124-64 à D. 2124-75-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques ;
Vu le décret n° 2012-752 du 9 mai 2012 portant réforme du régime de concessions de logement ;
Vu le décret n° 2013-651 du 19 juillet 2013 modifiant le décret n° 2012-752 du 9 mai 2012 portant réforme du régime des concessions de logement ;
Vu l'arrêté du 22 janvier 2013 relatif aux concessions de logement accordées par nécessité absolue de service et aux conventions d'occupation précaire avec astreinte pris pour l'application des articles R. 2124-72 et R. 4121-3-1 du code général de la propriété des personnes publiques ;
Vu la délibération n° 55/2018 du 26 juin 2018,
Vu l'avis du CST du 10 septembre 2024,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 30 voix POUR :

DECIDE :

Article 1 :

D'adopter la proposition de Monsieur le Maire

Article 2 :

D'abroger la délibération du 26 juin 2018 à compter de l'entrée en vigueur de la présente délibération

Article 3 :

D'inscrire au budget les crédits correspondants.

Article 4 :

Les dispositions de la présente délibération prendront effet après transmission aux services de l'Etat et publication et ou notification.

Article 5 :

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte qui pourra faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif compétent dans un délai de deux mois à compter de sa transmission au représentant de l'Etat et de sa publication.

Le Tribunal Administratif peut être saisi au moyen de l'application informatique télerecours citoyen accessible par le biais du site www.telerecours.fr.

POUR EXTRAIT CONFORME

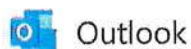
Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08.10.2024 »

Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services




ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 16:14

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-23847.xml; 073-217300086-20240924-24092024_156-DE-1-2_24193.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 1

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_156

Objet acte: Délibération 156 - Liste des emplois et conditions d'occupation des logements de fonction

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 4.5.2-Avantages en nature

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_156-DE

Rapport d'erreur(s):



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°157/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

157. Délibération fixant la rémunération des vacataires du PRE

Christèle ANCIAUX est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu le Code général de la fonction publique,

Vu la délibération Ville AIX-LES-BAINS n° 73/2021 revalorisant la rémunération des guides-conférenciers,

Vu la délibération Ville AIX-LES-BAINS n° 109/2022 fixant la rémunération des AESH,

Vu la délibération Ville AIX-LES-BAINS n° 69/2019 fixant la rémunération des guides-conférenciers, des vacances d'enseignement artistique, des vacances d'expertise, des Interventions domaines « médico-sociaux » (psychologues), des vacances des magistrats siégeant au conseil de discipline,

Vu la délibération du CA du CCAS d'Aix-les-Bains du 27 septembre 2013 fixant le forfait horaire des vacataires à 27,78 € brut/heure,

Vu l'avis favorable du Comité Social Territorial en date du 23/05/2024 concernant le transfert de la compétence « Projet de réussite éducative » à la Ville d'Aix-les-Bains ;

Vu la délibération n° 99/2024 du Conseil municipal en date du 26/06/2024, adoptant le principe du transfert de la compétence « Projet de réussite éducative » vers la Ville d'Aix-les-Bains ;

Vu l'avis favorable du Comité Social Territorial en date du 10/09/2024,

concernant le transfert de la compétence « Projet de réussite éducative » à la Ville d'Aix-les-Bains
Considérant qu'en application des dispositions prévues à l'article L 5211-4-1 du CGCT, les agents contractuels qui remplissent en totalité leurs fonctions dans un service ou une partie de service transféré sont transférés de plein droit à l'employeur qui reprend la compétence, et que le transfert peut être proposé aux agents contractuels qui exercent pour partie seulement dans un service ou une partie de service transféré.

Les collectivités territoriales peuvent recruter des vacataires si les trois conditions suivantes sont réunies :

- Recrutement pour exécuter un acte déterminé ;
- Recrutement discontinu dans le temps et répondant à un besoin ponctuel ;
- Rémunération attachée à l'acte.

Il appartient à l'organe délibérant, conformément aux dispositions légales énoncées ci-dessus, de décider par délibération, du recrutement de vacataires.

Considérant que les vacataires du Programme de Réussite Educative (PRE) étaient recrutés et rémunérés par le CCAS,

Considérant que les vacataires du PRE vont dorénavant être rémunérés par la Ville suite au transfert du service concerné à la Ville au 01/09/2024,

Il convient donc de prendre une délibération sachant que les délibérations en vigueur pour la Ville d'Aix-les-Bains ne permettent pas de les rémunérer au taux horaire qui avait été fixé par le conseil d'administration du CCAS : 27,78 €/heure brut.

Il est proposé au Conseil municipal de rémunérer les vacataires du PRE (Prévention et Réussite Educative depuis le 01/09/2024) employés par la Ville selon les mêmes modalités que celles qui avaient été adoptées par le CA du CCAS le 27/09/2013, à savoir : 27,78 €/heure brut.

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR :

DECIDE :

Article 1 :

D'adopter la proposition de Monsieur le Maire

Article 2 :

D'inscrire au budget les crédits correspondants.

Article 3 :

Les dispositions de la présente délibération prendront effet après transmission aux services de l'Etat et publication et ou notification.

Article 4 :

Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte qui pourra faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif compétent dans un délai de deux mois à compter de sa transmission au représentant de l'Etat et de sa publication.

Le Tribunal Administratif peut être saisi au moyen de l'application informatique télerecours citoyen accessible par le biais du site www.telerecours.fr.

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08/10/2024 »

Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 16:14

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-23833.xml; 073-217300086-20240924-24092024_157-DE-1-2_24179.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 1

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_157

Objet acte: Délibération 157 - Rémunération des vacataires du Programme de Réussite Educative

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 8.1-Enseignement

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_157-DE

Rapport d'erreur(s):



Convention relative à l'intervention d'Accompagnants d'Elèves en Situation de Handicap (AESH) sur le temps de pause méridienne dans le premier degré

Mise en œuvre de la loi n° 2024-475 du 27 mai 2024 visant la prise en charge par l'État de l'accompagnement humain des élèves en situation de handicap durant le temps de pause méridienne

Vu le Code de l'éducation, notamment les articles L. 211-8, L. 216-1, L. 351-1, L. 351-3 et L. 917-1 ;

Vu le Code de l'action sociale et des familles, notamment ses articles L. 114-1 et L. 114-2 ; Vu le Code général des collectivités territoriales ;

Vu la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;

Vu la loi n° 2024-475 du 27 mai 2024 visant la prise en charge par l'État de l'accompagnement humain des élèves en situation de handicap durant le temps de pause méridienne ;

Vu la circulaire n° 2017-084 du 03 mai 2017 relative aux missions et activités des personnels chargés de l'accompagnement des élèves en situation de handicap ;

Entre la rectrice de l'académie de Grenoble, Mme INSEL,

En présence de la direction des services départementaux de l'éducation nationale de, en sa qualité d'employeur, représentée par son directeur académique des services de l'éducation nationale de, ci-après dénommée « la DSDEN », d'une part, et

La commune d'AIX-LES-BAINS représentée par son maire, habilité par son conseil municipal en date du 24 septembre 2024, d'autre part,

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

Il appartient à l'État, au titre de sa mission d'organisation générale du service public de l'éducation, de prendre l'ensemble des mesures et de mettre en œuvre les moyens humains nécessaires pour que le droit à l'éducation ait, pour les enfants en situation de handicap, un caractère effectif.

Depuis la loi du 27 mai 2024, lorsqu'une collectivité territoriale ou un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) organise un service de restauration scolaire ou des activités périscolaires sur le temps de la pause méridienne, l'État prend en charge la rémunération du personnel affecté à l'accompagnement des élèves en situation de handicap durant ce temps, qu'il emploie.

La commune demeure cependant compétente pour prendre toutes les mesures autres que l'accompagnement humain qui sont nécessaires pour permettre l'accès effectif des élèves en situation de handicap à ce service ou à ces activités.

L'objet de la présente convention est de déterminer la nature des responsabilités de chacune des parties lorsque des accompagnants des élèves en situation de handicap (AESH) sont affectés, sur décision de la rectrice d'académie ou du directeur académique des services de l'éducation nationale agissant sur la délégation de cette dernière, à l'accompagnement d'élèves nécessitant une aide humaine sur le temps de pause méridienne afin de participer au service de restauration scolaire organisé par la commune / l'EPCI.

La présente convention ne régit pas l'intervention éventuelle d'AESH à l'occasion des activités périscolaires qui ont lieu en dehors de la pause méridienne.

Ils ne peuvent prétendre à aucune rémunération ou gratification de l'entreprise ou de l'organisme d'accueil.

ARTICLE II : PERIMÈTRE DE L'ACCOMPAGNEMENT

Dans le cadre de l'exécution de leur contrat de travail, les AESH peuvent être appelés à exercer certaines activités en dehors du temps scolaire et notamment sur le temps de pause méridienne, au seul bénéfice des élèves en situation de handicap désignés par les services de l'État et conformément aux protocoles d'accompagnement de ces élèves.

Le temps d'accompagnement sur le temps de pause méridienne est compris dans le service des AESH et n'ouvre droit à aucune rémunération supplémentaire de la part de la commune.

Les AESH ne pourront en aucun cas être investis d'une mission étrangère à l'accompagnement des élèves en situation de handicap désignés par les services de l'État. Les services du rectorat d'académie / de la DSDEN informent la commune des personnels intervenant sur le temps de la pause méridienne ainsi que des enfants dont ils assurent l'accompagnement. En cas d'absence provisoire d'un AESH affecté auprès de l'élève sur le temps de pause méridienne, l'employeur pourra désigner un AESH remplaçant et en informera préalablement la commune.

Les horaires de travail correspondant à l'exercice de ces missions sont arrêtés par l'employeur, en concertation avec le représentant de la commune et après consultation de la direction de l'école.

ARTICLE III : RESPONSABILITÉS – ASSURANCES

La DSDEN continue d'assumer toutes les charges et obligations inhérentes à sa qualité d'employeur, non explicitement exclues par la présente convention.

ARTICLE IV : EXÉCUTION DES TÂCHES

Sans préjudice du maintien du lien hiérarchique existant entre les AESH et la DSDEN, les AESH se conforment aux consignes du Directeur Education, enfance, Jeunesse de la Ville d'Aix-les-Bains, responsable du service de restauration et des activités périscolaires, ayant pour objet la sécurité des élèves et le bon fonctionnement du service.

En cas de mauvaise exécution des tâches confiées, de manquement aux obligations de service ou de faute commise à l'occasion de ces activités et constatées par un rapport circonstancié établi par le maire de la commune, l'employeur conserve seul le droit de décider des suites à donner dans le cadre de son pouvoir disciplinaire.

Le rapport circonstancié visé à l'alinéa précédent est communiqué, outre à l'employeur, au directeur(-trice) de l'école.

En cas d'accident dans le cadre du service, le maire ou son représentant en informe immédiatement l'employeur ainsi que le / la directeur(-trice) de l'école.

Fait en double exemplaire

à Aix-les-Bains, le

Pour la Ville d'Aix-les-Bains
Le Maire

L'employeur

Renaud BERETTI



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°158/ 2024

**L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE**

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire.**

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

158. Convention relative à l'intervention d'accompagnants d'élèves en situation de handicap (AESH) sur le temps de pause à compter de la rentrée scolaire 2024-2025

Michelle BRAUER est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

Afin de favoriser la continuité de l'accompagnement des élèves en situation de handicap et de faciliter leur accès au service de restauration scolaire, la loi n° 2024-475 du 27 mai 2024 met à la charge de l'État l'accompagnement humain des élèves en situation de handicap durant le temps de pause méridienne dans les écoles et établissements scolaires publics et privés sous contrat comme suit pour l'année scolaire 2024-2025 :

a) Répartition des compétences en matière d'accompagnement humain pendant la pause méridienne

En vertu de la loi du 27 mai 2024, l'État est désormais compétent pour prendre en charge financièrement les accompagnants des élèves en situation de handicap (AESH) qui interviennent pendant le temps de pause méridienne.

La loi du 27 mai 2024 ne remet pas en question la répartition des compétences et des responsabilités entre l'État et les collectivités territoriales en ce qui concerne le service de restauration ou les activités périscolaires organisées sur le temps de la pause méridienne. En particulier, l'accompagnement par un AESH ne se substitue pas à la surveillance et à l'encadrement des élèves durant la pause méridienne, qui relèvent de la compétence exclusive :

- ✓ De la commune dans le premier degré de l'enseignement public ;
- ✓ Du chef d'établissement dans le second degré de l'enseignement public ;
- ✓ Du chef d'établissement dans le premier et second degré de l'enseignement privé.

La loi du 27 mai 2024 n'a pas non plus pour effet de mettre à la charge de l'État les autres dispositifs, notamment techniques, qui doivent être mis en œuvre pour permettre ou favoriser l'accès au service de restauration scolaire des élèves en situation de handicap ou à besoins spécifiques.

La loi du 27 mai 2024 ne modifie pas davantage les compétences des maisons départementales des personnes handicapées (MDPH). En ce qui concerne la pause méridienne ou la restauration scolaire, la CDAPH ne peut émettre qu'une recommandation dans le cadre du projet personnalisé de scolarisation de l'élève, qui ne lie pas l'administration.

b) Prise en charge communale charge financière des AESH qui interviennent en dehors du temps scolaire (pause méridienne) :

La délibération n° 109/2022 du 11/10/2022 Ville Aix-les-Bains est abrogée. Le coût pour les missions susmentionnées (rémunérations AESH) n'est plus à la charge de la collectivité et prend fin à compter du 01/09/2024.

c) Mise en œuvre pour l'année 2024-2025

Modalités de prise en charge par l'État de l'accompagnement humain

L'accompagnement humain prévu par la loi du 27 mai 2024 se traduit par l'intervention de personnels employés et rémunérés à cet effet par l'État : il s'agit, aux termes de la loi, des AESH.

Il n'appartient pas à l'État de prendre en charge la rémunération d'autres formes d'accompagnement humain qui n'auraient pas été décidées par lui.

Il revient à l'État, et plus précisément au recteur d'académie agissant sur la délégation de ce dernier, de décider du principe et des modalités de l'accompagnement humain des élèves en situation de handicap pendant la pause méridienne.

Dans ce cadre, les besoins particuliers de chaque élève sont analysés en tenant compte des éventuelles recommandations émises par les MDPH et de l'expertise des pôles inclusifs d'accompagnement localisés (Pial) ou des pôles d'appui à la scolarité (PAS). Ceux-ci évaluent ces besoins en lien avec l'école ou l'établissement dans lequel l'élève est scolarisé, et avec la collectivité territoriale responsable du service de restauration scolaire et des activités périscolaires.

Dans tous les cas, la famille est associée au processus d'analyse du besoin et peut exprimer directement auprès du directeur de l'école ou du chef d'établissement une demande d'accompagnement de son enfant sur le temps méridien.

Sauf circonstance particulière, l'accompagnement humain sur le temps de la pause méridienne est majoritairement de type collectif.

Conditions de l'intervention des AESH pendant le temps de pause méridienne

Cadre juridique de l'intervention des AESH

L'intervention des AESH pendant le temps de la pause méridienne ne s'analyse pas comme une mise à disposition – à l'instar de celle prévue à l'article L. 916-2 du Code de l'éducation – mais se déroule dans le cadre des missions et activités prévues par leur contrat de travail. Elle ne donne donc pas lieu à un remboursement.

Les missions et activités pouvant être confiées aux AESH sur le temps méridien s'inscrivent dans le cadre de la circulaire n° 2017-084 du 3 mai 2017 et concernent :

- ✓ L'accompagnement dans les actes de la vie quotidienne de l'élève : assurer les conditions de sécurité et de confort, aider aux actes essentiels de la vie dont la prise de repas, favoriser la mobilité ;
- ✓ L'accompagnement dans les activités de la vie sociale et relationnelle de l'élève, lorsque les situations de crise, d'isolement ou de conflit compromettent son accueil et nécessitent la présence d'un AESH.

Les missions confiées aux AESH n'incluent pas la surveillance et l'encadrement des autres élèves que ceux dont ils ont la charge, ces missions relevant de la commune dans le premier et du chef d'établissement dans le second degré. Dans les établissements d'enseignement privés sous contrat, ces missions, exercées sous la responsabilité du chef d'établissement, sont assurées par des personnels recrutés par l'établissement ou l'organisme de gestion dont ils relèvent.

Dans le premier degré, l'intervention des AESH dans les activités qui ont lieu pendant la pause méridienne, et notamment la restauration scolaire, nécessite la conclusion préalable d'une convention entre l'État et la commune (annexe D).

S'agissant des établissements publics locaux d'enseignement (EPL), les modalités d'intervention des AESH sur le temps de pause méridienne pourront être prévues dans la convention mentionnée à l'article L. 421-23 du Code de l'éducation.

Une convention doit également être signée entre l'État et les établissements d'enseignement privés du premier et du second degré pour prévoir les modalités d'intervention des AESH durant la pause méridienne dans ces établissements.

Ces conventions, et les consignes données aux AESH, pourront utilement rappeler que, dans le cadre de leur intervention pendant le temps de la pause méridienne, les AESH se conforment aux règles et aux décisions prises par l'autorité compétente pour assurer le bon fonctionnement du service de restauration.

Gestion des AESH

Lorsque la quotité de temps de travail d'un AESH évolue en raison d'un accompagnement sur le temps méridien, un avenant à son contrat de travail doit lui être proposé par le recteur d'académie sachant que, préalablement à cette proposition, l'agent aura dû être concerté par le recteur d'académie et aura précisé qu'il était favorable à cette évolution. En application de l'article 45-4 du décret n° 86-83 du 17 janvier 1986 relatif aux dispositions générales applicables aux agents contractuels de l'État, la proposition de modification de la quotité de temps de travail doit parvenir à l'agent par lettre recommandée avec avis de réception ou par lettre remise en main propre contre signature. L'agent dispose d'un mois pour faire connaître sa décision. À défaut de réponse dans ce délai, l'agent est réputé avoir refusé la modification proposée.

Un recensement des AESH volontaires pour travailler sur la pause méridienne a été effectué localement. **Une priorité peut être donnée, lorsque cela est possible, aux AESH liés actuellement par un contrat de travail avec une collectivité territoriale pour assurer un accompagnement sur la pause méridienne lorsque cet accompagnement a vocation à être repris par l'État en application de la loi du 27 mai 2024 et que cette situation conduit à la fin du contrat entre l'AESH et la collectivité.** En aucun cas, cette priorité ne peut aboutir à la rémunération par l'État d'activités qui ne seraient pas strictement liées à l'accompagnement d'élèves en situation de handicap dans les actes de la vie quotidienne ou dans les activités de la vie sociale et

L'avenant peut avoir une durée de validité plus courte que le contrat initial, qui doit cependant couvrir, *a minima*, l'année scolaire en cours sans préjudice de l'évolution du besoin d'accompagnement en cours d'année qui justifierait la conclusion d'un nouvel avenant.

Cette loi entre en vigueur à la rentrée scolaire 2024.

À noter qu'elle prévoit également que dans un délai de 18 mois à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la situation des AESH intervenant pendant le temps scolaire et le temps de pause méridienne. Ce rapport indiquera notamment le nombre d'élèves concernés par ces accompagnements et le nombre d'élèves ne bénéficiant pas d'un accompagnement en dépit d'une prescription de la maison départementale des personnes handicapées. Il fera également un état des lieux des prescriptions des maisons départementales des personnes handicapées (MDPH) pour le temps scolaire et le temps de pause méridienne.

Vu l'avis du CST du 10 septembre 2024 et après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR autorise le Maire à :

- signer la convention relative à l'intervention d'Accompagnants d'Elèves en situation de Handicap (AESH) sur le temps de pause méridienne dans le premier degré avec l'Académie de Grenoble ([Annexe 1 ci-jointe](#)) et
- prendre toutes les mesures et signer les documents nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08.10.2024. »

Par délégation du maire,
Gilles MOCCELLIN
Directeur général des services




ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:57

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-23031.xml; 073-217300086-20240924-24092024_158-DE-1-2_23366.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 2

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_158

Objet acte: Délibération 158 - Convention relative à l'intervention d'accompagnement d'élèves en situation de handicap AESH

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 8.1-Enseignement

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_158-DE

Rapport d'erreur(s):



CONVENTION d'ACCUEIL D'UN COLLABORATEUR OCCASIONNEL BENEVOLE ACCOMPAGNEMENT A LA SCOLARITE (CLAS)

Entre

La ville d'Aix-les-Bains, « collectivité employeur » représentée par son maire, Monsieur Renaud BERETTI,

Et

M.XXXXX, domicilié XXXX, le bénévole.

Afin de permettre à M. XXXXX, bénévole, de s'investir dans le cadre de l'accompagnement à la scolarité proposé, sont convenues les modalités suivantes :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet dans un souci de bonne organisation et de rationalisation des services, de préciser les conditions de présence du collaborateur bénévole au sein du service enfance-jeunesse.

ARTICLE 2 – ACTIVITES, DATE et LIEU d'INTERVENTION

La Ville d'Aix-les-Bains s'investit dans la réussite scolaire des enfants vivant sur sa commune.

Le service enfance-jeunesse de la Ville d'Aix-les-Bains organise et gère un dispositif d'accompagnement à la scolarité en partenariat avec les accueils de loisirs de la Ville d'Aix-les-Bains.

Pour ce faire, le service enfance-jeunesse fait appel à des collaborateurs bénévoles parmi les habitants de la Ville d'Aix-les-Bains et ses proches alentours.

Le collaborateur bénévole accueille les enfants dans les accueils de loisirs après l'école de 16h30 à 18h en présence obligatoire d'un directeur ou directeur adjoint de la structure d'accueil.

Il aide et accompagne l'enfant ou les enfants (3 maxi) dans son organisation de travail, sa compréhension des leçons du jour et transmet de la méthode, du savoir-faire et du savoir-être.

Pour l'exécution de cette mission, le collaborateur bénévole reste sous l'autorité de la Ville d'Aix-les-Bains et du service enfance-jeunesse qui dispose à son égard de la mission de coordination, d'accompagnement et de contrôle.

Les collaborateurs bénévoles seront présents à compter du lundi 04 novembre 2024 et ce pendant toute la période scolaire.

Les animations se déroulent aux lieux suivants :

- Foyer de l'accueil de loisirs « La planète des mômes »
- L'accueil de loisirs périscolaire de l'école de Franklin Roosevelt.
- L'accueil de loisirs périscolaire de l'école de la Liberté.
- L'accueil de loisirs Croc loisirs.
- La bibliothèque de l'école Lafin.
- L'accueil périscolaire de l'école de Saint-Simond.
- Salle de l'école du Sierroz.
- Réfectoire de l'école de Choudy

ARTICLE 3 - OBLIGATIONS DU BENEVOLE

Le collaborateur bénévole s'engage à :

- Respecter le règlement intérieur de la collectivité, ainsi que la réglementation du domaine d'activité dans lequel il intervient. En cas de non-respect, l'autorité territoriale se réserve le droit de mettre fin à l'intervention du collaborateur bénévole sans délai.
- Se conformer à l'ensemble des dispositions et mesures en matière d'hygiène et sécurité applicables aux salariés dans la structure.
- Informer le ou la responsable de la structure d'accueil de tout incident et/ou accident dans les plus brefs délais.
- Etre couvert par une assurance responsabilité civile en cours de validité et fournir une copie à la collectivité.
- Faire preuve de discrétion professionnelle pour tous les faits, informations ou documents dont ils ont connaissance.

ARTICLE 4 – OBLIGATIONS DE LA COLLECTIVITE

La collectivité s'engage à :

- Mettre à disposition les locaux et le matériel nécessaire pour permettre au bénévole de mettre en place son activité.

ARTICLE 5 – REMUNERATION

Le bénévole ne peut prétendre à aucune rémunération de la part de la collectivité pour les missions qu'il remplit à ce titre.

ARTICLE 6 – REGLEMENTATION

Le bénévole s'engage à respecter le règlement intérieur de la collectivité, ainsi que la réglementation du domaine d'activité dans lequel il intervient. En cas de non-respect, la collectivité sera forcée de mettre fin immédiatement à la collaboration, sans préjudice d'éventuelles poursuites civiles ou pénales en cas d'infraction.

ARTICLE 7 – ASSURANCES

Dans le cadre de son contrat d'assurance responsabilité multirisques, la collectivité garantit le bénévole pendant toute la durée de sa collaboration.

ARTICLE 8 – RESILIATION

La commune et le collaborateur bénévole peuvent mettre fin sans préavis et par lettre recommandée à la présente convention.

ARTICLE 9 : TRANSMISSION

Monsieur le directeur général des services est chargé de l'exécution du présent arrêté dont une copie sera transmise au Comptable de la collectivité.

Fait en double exemplaire,

A Aix-les-Bains, le

Le bénévole
XXXXXXX

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N159 / 2024

**L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE**

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

159. Conventions bénévoles « Lieu Accueil Enfants Parents » et « CLAS »

Marietou CAMPANELLA est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

Dans certaines circonstances, une commune peut bénéficier de la collaboration bénévole de certaines personnes pour l'exécution de ses missions de service public.

Les bénévoles agissent de façon temporaire et gratuite pour le compte de la collectivité avec laquelle ils n'ont pas de lien direct de subordination. Certains collaborateurs occasionnels doivent quant à eux percevoir une indemnité fixée réglementairement comme les enquêteurs ou les médiateurs.

Attention : les personnes bénévoles qui participent ponctuellement à l'encadrement des activités périscolaires ne sont pas prises en compte dans le calcul des taux d'encadrement dans le cadre d'un ALSH (article R227-20 du code de l'action sociale et de familles).

Seule la mise en place d'un PEDT pourrait permettre cette dérogation (article 2, I du décret 2013-707 du 2 août 2013).

RESPONSABILITE DE LA COLLECTIVITE OU DU BENEVOLE EN CAS DE DOMMAGES A L'OCCASION DE CETTE COLLABORATION :

Les bénévoles peuvent subir ou causer des dommages. Les collectivités doivent s'assurer de posséder une couverture multirisque appropriée garantissant les risques d'accident. Il conviendra de vérifier que cette garantie responsabilité générale permet de couvrir les dommages subis ou causés par le bénévole à l'occasion d'une mission de service public.

Le collaborateur bénévole justifiera quant à lui de la souscription d'une garantie de responsabilité civile.

PROCEDURE INTERNE :

- Vérifier les compétences du bénévole pour exercer les missions confiées,
- Vérifier que la collectivité est assurée d'avoir une couverture multirisque appropriée (c'est le cas),
- Vérifier que les bénévoles soient titulaires d'une assurance responsabilité,
- Possibilité de délibérer,
- Vérifier le bulletin n°2 du casier judiciaire,
- Etablir une convention d'accueil.

1. Lieu Accueil Enfants Parents (LAEP) :

Les personnes suivantes se proposent en qualité de bénévoles, d'apporter leur concours au sein du LAEP (Lieu Accueil Enfants Parents) :

- _____ Convention du 01/09/2024 au 31/08/2025
- _____ Convention du 01/01/2025 au 31/12/2025
- _____ Convention du 01/01/2025 au 31/12/2025
- _____ Convention du 01/01/2025 au 31/12/2025

ACTIVITES

Les activités confiées sont celles du service du Lieu d'Accueil Enfants-Parents. Le bénévole est autorisé à effectuer les missions suivantes en présence d'un professionnel de la petite enfance ou de la jeunesse :

- Participer à la construction d'un projet cohérent avec les missions d'un LAEP,
- Organiser l'espace avant et après l'accueil,
- Accueillir les familles,
- Contribuer à évaluer les séances.

Le bénévole pourra intervenir lors des accueils du LAEP prévus le mardi de 8 heures à 13 heures et le jeudi de 14 heures à 19 heures (hors vacances scolaires) qui ont lieu soit dans les locaux de l'accueil de loisirs « Les Bords du Lac » soit dans les locaux du Relais petite enfance.

Il est proposé au Conseil Municipal -après avis du CST du 10 septembre 2024- d'autoriser le Maire à signer lesdites conventions avec les bénévoles susmentionnés (ANNEXES 2) et de prendre toutes les mesures et signer les documents nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

2. Accompagnement à la scolarité (CLAS)

Le service enfance-jeunesse va faire appel à des collaborateurs bénévoles parmi les habitants de la Ville d'Aix-les-Bains et ses proches alentours à partir du dernier trimestre de l'année 2024 dans le cadre du dispositif d'accompagnement à la scolarité en partenariat avec les accueils de loisirs de la Ville d'Aix-les-Bains.

Le collaborateur bénévole accueille les enfants dans les accueils de loisirs après l'école de 16h30 à 18h en présence obligatoire d'un directeur ou directeur adjoint de la structure d'accueil.

Il aide et accompagne l'enfant ou les enfants (3 maxi) dans son organisation de travail, sa compréhension des leçons du jour et transmet de la méthode, du savoir-faire et du savoir-être.

Pour l'exécution de cette mission, le collaborateur bénévole reste sous l'autorité de la Ville d'Aix-les-Bains et du service enfance-jeunesse qui dispose à son égard de la mission de coordination, d'accompagnement et de contrôle.

Les collaborateurs bénévoles seront présents à compter du lundi 04 novembre 2024 et ce pendant toute la période scolaire.

Les animations se dérouleront sur les lieux suivants :

1. - Foyer de l'accueil de loisirs « La planète des mômes »
2. - L'accueil de loisirs périscolaire de l'école de Franklin Roosevelt.
3. - L'accueil de loisirs périscolaire de l'école de la Liberté.
4. - L'accueil de loisirs Croc loisirs.
5. - La bibliothèque de l'école Lafin.
6. - L'accueil périscolaire de l'école de Saint-Simond.
7. - Salle de l'école du Sierroz.
8. - Réfectoire de l'école de Choudy

Vu l'avis du CST du 10 septembre 2024 et après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR autorise le Maire à :

- signer lesdites conventions avec les bénévoles recrutés sur la base du modèle joint en ANNEXE
- prendre toutes les mesures et signer les documents nécessaires à l'exécution de la présente délibération.


POUR EXTRAIT CONFORME

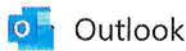
Transmis le : 08.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08.10.2024 »




Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 16:06

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-22991.xml; 073-217300086-20240924-24092024_159-DE-1-2_23326.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 2

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_159

Objet acte: Délibération 159 - Conventions bénévoles Lieu Accueil Enfants Parents et CLAS

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 8.1-Enseignement

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_159-DE

Rapport d'erreur(s):



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°160/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire.**

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

160. CREATION EMPLOI FONCTIONNEL DE DIRECTEUR GENERAL ADJOINT

Sophie PETIT-GUILLAUME est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

Vu le Code Général de la Fonction Publique et notamment son article L313-1,

Vu le décret 87-1101 du 30 décembre 1987 modifié, portant dispositions statutaires particulières à certains emplois administratifs de direction des collectivités territoriales,

Vu le décret 87-1102 du 30 décembre 1987 modifié, relatif à l'échelonnement indiciaire à certains emplois administratifs de direction des collectivités territoriales,
Vu le tableau des emplois et des effectifs,

CONSIDERANT que la création des emplois fonctionnels est subordonnée aux seuils démographiques de la collectivité,

CONSIDERANT le surclassement de la Ville d'Aix-les-Bains à 40 000 habitants,

CONSIDERANT que les emplois de direction participent directement à l'organisation et au fonctionnement des services municipaux,

CONSIDERANT la nécessité de seconder le Directeur Général des Services dans ses fonctions de direction, de coordination et d'animation de certains services municipaux, notamment les services Finances, Commande Publique, Ressources Humaines, Communication,

CONSIDERANT la fin de détachement sur l'emploi fonctionnel de Monsieur NELSON ADONIS par arrêté n° 2024-1578 au 27 octobre 2024 au soir,

Il est proposé, suite à l'avis favorable du CST du 10 septembre 2024, de créer -à compter du 01er novembre 2024- un emploi fonctionnel de Directeur Général Adjoint ayant vocation à être pourvu par voie de détachement par un cadre A (sur le cadre d'emplois des ATTACHES TERRITORIAUX) de la Fonction Publique Territoriale dont le profil répond aux exigences suivantes :

Placé(e) sous la responsabilité du Directeur Général des Services, en relation directe avec les élus, membre de la Direction Générale (3 emplois fonctionnels dont un DGSA) et de l'équipe de direction, le(la) DGSA occupera un rôle clé dans la définition, la conception et l'évaluation des politiques publiques de la ville. Le(la) DGSA sera chargé(e), à titre principal, du pilotage stratégique et opérationnel des directions et services ressources de la collectivité : Finances, Commande Publique, Ressources Humaines, Communication.

Le(la) DGSA sera garant(e) de la sécurité administrative, juridique et financière des procédures de vos services. A ce titre, le(la) DGSA mènera une réelle action de gestion des risques et d'optimisation des fonctionnements et pilotera le déploiement et la qualité des procédures du quotidien des fonctions supports, tout en garantissant une expertise renforcée et une veille stratégique. Le(la) DGSA proposera des plans d'actions cohérents avec les contraintes juridiques et financières de la Ville à partir des besoins identifiés en matière de politiques publiques et sera également amené(e) à gérer des dossiers transversaux ou ponctuels qui impliquent plusieurs services ou directions, mais aussi à piloter d'un point de vue stratégique certains projets.

Profil recherché

De formation supérieure en droit public/finances publiques, les candidats justifieront d'une expérience confirmée dans un rôle similaire ou dans une fonction support et devront maîtriser notamment les enjeux de la comptabilité publique la recherche de subventions, la commande publique et le cadre réglementaire régissant les ressources humaines.

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR :

- Approuve la création d'emploi fonctionnel de Directeur Général Adjoint,
- Autorise le Maire à signer toutes pièces relatives à ce dossier.

POUR EXTRAIT CONFORME

Transmis le : 08.10.2024

Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024

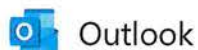
Exécutoire le : 08.10.2024

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du ...08...10...2024»



Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 16:01

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-22973.xml; 073-217300086-20240924-24092024_160-DE-1-2_23308.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 1

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_160

Objet acte: Délibération 160 - Création emploi de Directeur Général Adjoint

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 4.1.1-Créations et transformations d'emplois

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_160-DE

Rapport d'erreur(s):



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°161/ 2024

**L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE**

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

161. Actualisation du tableau des emplois permanents de la commune

VU le code général de la fonction publique,

VU la loi n° 2019-828 du 6 août 2019 de transformation de la Fonction Publique

VU les décrets n° 91-298 du 20 mars 1991 et n° 2019-1414 du 19 décembre 2019

VU l'avis favorable des CST du 23/05/2024 et du 10/06/2024

Principe :

Conformément au code général de la fonction publique, les emplois de chaque collectivité ou établissement sont créés par l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement.

En cas de suppression d'emploi ou diminution du nombre d'heures de travail (assimilée à une suppression d'emploi), la décision est soumise à l'avis préalable du Comité Social Territorial

Les suppressions de postes suivies de créations ci-dessous, sont proposées à l'avis de l'assemblée délibérante :

MODIFICATION DU TABLEAU DES EMPLOIS DE LA VILLE D'AIX LES BAINS

Après AVIS FAVORABLE DU CST du 10/09/2024

FILIERE	N° Poste	INTITULE POSTES	POSTES SUPPRIMES	POSTES CREEES	ARTICLE
ADMINISTRATION	268	Chef du service Etat-civil / élections	1 poste du cadre d'emploi de rédacteur TC	1 poste du cadre d'emploi d'attaché TC	
	307	Gestionnaire carrières et rémunération	1 poste du cadre d'emploi d'adjoint administratif TC	1 poste du cadre d'emploi de rédacteur TC	
	453	Assistante administrative secrétariat particulier	1 poste du cadre d'emploi d'adjoint administratif TC	1 poste du cadre d'emploi de rédacteur TC	
	1086	Agent administratif et comptable théâtre		1 poste du cadre d'emploi d'adjoint administratif TC	
	300	Responsable des titres d'identités	1 poste du cadre d'emploi d'adjoint administratif TC	1 poste du cadre d'emploi de rédacteur TC	
ANIMATION	580	Agent d'entretien => animateur	1 poste du cadre d'emploi d'adjoint technique 35%	1 poste du cadre d'emploi d'adjoint d'animation 45%	L.332-8 5°
	1024 1032	animateur	2 postes du cadre d'emploi d'adjoint d'animation TNC 25%	2 postes du cadre d'emploi d'adjoint d'animation TNC 45%	L.332-8 5°
	587	animateur	1 poste du cadre d'emploi d'adjoint d'animation TNC 34%	1 poste du cadre d'emploi d'adjoint d'animation TNC 56%	L.332-14
TECHNIQUE	49	Conducteur d'opérations	1 poste du cadre d'emploi de technicien TC	1 poste du cadre d'emploi d'ingénieur TC	
	132	Chef du service mécanique	1 poste du cadre d'emploi d'adjoint technique TC	1 poste du cadre d'emploi d'agent de maîtrise TC	
	166	Adjoint du chef de service propreté urbaine	1 poste du cadre d'emploi d'adjoint technique TC	1 poste du cadre d'emploi d'agent de maîtrise TC	
	1031	animateur => Agent de service	1 poste du cadre d'emploi d'adjoint d'animation TNC 37%	1 poste du cadre d'emploi d'adjoint technique TNC 40%	L.332-8 5°

- Le poste **1077**, chargé (e) de programmation culturelle et événementielle va être pourvu par le recrutement d'un agent contractuel de catégorie A en application de l'article L.332-8-2° du code de la fonction publique qui autorise le recrutement d'un agent contractuel de catégorie A lorsque la nature des fonctions ou les besoins des services le justifient et sous réserve qu'aucun fonctionnaire n'ait pu être recruté dans les conditions prévues par la présente loi. Le niveau de recrutement nécessite d'être doté de solides connaissances sur les politiques publiques culturelles et artistiques, la conduite de projets, le domaine du spectacle vivant et la création de supports de communication.

a) Projets culturels et artistiques

- Élaboration, mise en œuvre et évaluation de projets ou de résidences artistiques portés par les services culturels de la commune : Musée, Ville d'arts et d'histoire, archives, conservatoire et bibliothèque.

- Actions de médiation et de valorisation de projets en lien avec les partenaires et services municipaux concernés.
- Suivi administratif, financier et juridique des projets, suivi des actions de communication, en lien avec les services municipaux concernés
- Élaboration et suivi de partenariats institutionnels, de partenariats avec des acteurs culturels, associatifs, éducatifs et artistiques locaux
- Suivi et développement de partenariats institutionnels (CAF, Éducation nationale, Conseil Départemental, DRAC...)

b) Événements

- Organisation et suivi de la programmation événementielle de la commune, dans toutes ses dimensions (artistique, administrative, financière, sécurité...) en lien avec les services et les élus concernés
- Coordination et suivi du budget évènementiel en lien avec les services municipaux, les associations et acteurs culturels concernés

c) Théâtre

- Accompagnement et soutien des acteurs du champ de la création dans le domaine du théâtre et du spectacle vivant
- Suivi et évaluation des activités, projets, besoins et financements des acteurs professionnels et amateurs dans le domaine du théâtre et du spectacle vivant : repérage et analyse de l'existant, conseil et accompagnement auprès de ses acteurs, analyse des demandes de subventions et suivi de résidences territoriales
- Accompagnement des associations de théâtre utilisant le théâtre du Casino, en lien avec la responsable de la programmation dudit Théâtre.

Le niveau de rémunération s'établit à l'indice majoré 485. Comme aucun fonctionnaire n'a pu être recruté lors du jury de recrutement, la durée de l'engagement est fixée à 3 ans. A l'issue de la période maximale de 6 ans, le contrat de l'agent sera reconduit éventuellement pour une durée indéterminée.

- **Le poste 60, technicien bâtiment** va être pourvu par le recrutement d'un agent contractuel de catégorie B en application de l'article L.332-8-2° du code de la fonction publique qui autorise le recrutement d'un agent contractuel de catégorie B lorsque la nature des fonctions ou les besoins des services le justifient et sous réserve qu'aucun fonctionnaire n'ait pu être recruté dans les conditions prévues par la présente loi.

Le niveau de recrutement nécessite de solides connaissances sur les techniques de construction tous corps d'état, la réglementation sécurité et accessibilité des ERP, les codes de marchés publics et de l'urbanisme, les techniques et outils de communication.

Les fonctions consistent à :

- Assurer la conception et la réalisation des travaux de construction, rénovation ou aménagement concernant le patrimoine Bâti communal.
- Assurer l'interface entre le maître d'ouvrage ou le responsable du service, et les entreprises.
- Assurer la continuité de l'information sur la consistance du patrimoine bâti.
- Garantir la connaissance des dernières réglementations dans l'acte de construire.

Le niveau de rémunération s'établit à l'indice majoré 373. Comme aucun fonctionnaire n'a pu être recruté lors du jury de recrutement, la durée de l'engagement est fixée à 3 ans. A l'issue de la période maximale de 6 ans, le contrat de l'agent sera reconduit éventuellement pour une durée indéterminée.

- **Le poste 735, auxiliaire de puériculture** va être pourvu par le recrutement d'un agent contractuel de catégorie B en application de l'article L.332-8-2° du code de la fonction publique qui autorise le recrutement d'un agent contractuel de catégorie B lorsque la nature des fonctions ou les besoins des

services le justifient et sous réserve qu'aucun fonctionnaire n'ait pu être recruté dans les conditions prévues par la présente loi.

Le niveau de recrutement nécessite une expérience qualifiante dans le domaine concerné et une expertise quant au développement physique et psychomoteur de l'enfant et aux règles d'hygiène et de sécurité nécessaires à son bien-être.

Les fonctions consistent à :

- Favoriser le développement de l'enfant tant en matière de santé, d'éducation que de socialisation.
- Permettre aux Parents de conjuguer vie familiale, vie professionnelle et vie sociale en les accompagnant dans leur rôle parental.
- Contribuer au bon fonctionnement de la structure.

Le niveau de rémunération s'établit à l'indice majoré 373. Aucun fonctionnaire n'a pu être recruté lors du jury de recrutement.

La durée de l'engagement est fixée à 3 ans. A l'issue de la période maximale de 6 ans, le contrat de l'agent sera reconduit éventuellement pour une durée indéterminée.

- Les postes **568 et 1039**, animateurs périscolaires vont être pourvus par le recrutement d'agents contractuels de catégorie C en application de l'article L.332-8-2° du code de la fonction publique qui autorise le recrutement d'un agent contractuel de catégorie C lorsque la nature des fonctions ou les besoins des services le justifient et sous réserve qu'aucun fonctionnaire n'ait pu être recruté dans les conditions prévues par la présente loi.

Le niveau de recrutement nécessite d'être doté de solides connaissances des règles essentielles de sécurité et d'hygiène de l'enfant.

Les fonctions consistent à :

- Accueillir les enfants en toute sécurité et animer les temps d'accueil périscolaires autour des objectifs du projet pédagogique de l'accueil périscolaire :
- Proposer un cadre d'accueil structurant, sécurisant et équitable
- Favoriser le mieux-vivre ensemble
- Favoriser la curiosité et la découverte par la pratique

Le niveau de rémunération s'établit à l'indice majoré 366. Comme aucun fonctionnaire n'a pu être recruté lors du jury de recrutement, la durée de l'engagement est fixée à 3 ans. A l'issue de la période maximale de 6 ans, le contrat de l'agent sera reconduit éventuellement pour une durée indéterminée.

- Le poste **638**, agent de service va éventuellement être pourvu par le recrutement d'un agent contractuel de catégorie C en application de l'article L.332-8-2° du code de la fonction publique qui autorise le recrutement d'un agent contractuel de catégorie C lorsque la nature des fonctions ou les besoins des services le justifient et sous réserve qu'aucun fonctionnaire n'ait pu être recruté dans les conditions prévues par la présente loi.

Le niveau de recrutement nécessite d'être doté de solides connaissances des règles HACCP et des bases éducatives

Les fonctions consistent à :

- Garantir le Service des repas des Restaurants Scolaires dans les délais impartis et dans le respect des enfants
- Contribuer à la bonne santé alimentaire des enfants

- Assurer ponctuellement l'encadrement des enfants
- Le niveau de rémunération s'établit à l'indice majoré 366. Comme aucun fonctionnaire n'a pu être recruté lors du jury de recrutement, la durée de l'engagement est fixée à 3 ans. A l'issue de la période maximale de 6 ans, le contrat de l'agent sera reconduit éventuellement pour une durée indéterminée.
- **Le poste 719, agent d'entretien** va éventuellement être pourvu par le recrutement d'un agent contractuel de catégorie C en application de l'article L.332-8-2° du code de la fonction publique qui autorise le recrutement d'un agent contractuel de catégorie C lorsque la nature des fonctions ou les besoins des services le justifient et sous réserve qu'aucun fonctionnaire n'ait pu être recruté dans les conditions prévues par la présente loi.

Le niveau de recrutement nécessite d'être doté de solides connaissances en techniques de nettoyage et règles d'hygiène.

Les fonctions consistent à :

- Garantir des conditions d'hygiène et de sécurité optimales pour les utilisateurs des bâtiments municipaux
- Veiller au bon état du matériel et à une gestion optimale du stock de produits

Le niveau de rémunération s'établit à l'indice majoré 373. Comme aucun fonctionnaire n'a pu être recruté lors du jury de recrutement, la durée de l'engagement est fixée à 3 ans. A l'issue de la période maximale de 6 ans, le contrat de l'agent sera reconduit éventuellement pour une durée indéterminée.

- **Postes accroissement temporaire d'activité**

La création d'emplois non permanents pour faire face à un accroissement temporaire d'activité est régie par l'article L.332-23-1° du code général de la fonction publique.

Pour renforcer l'équipe de la bibliothèque, la commune se dote des renforts dont elle a besoin pour assurer l'ouverture des samedis : 2 postes d'adjoint du patrimoine à temps non complet.

- ✓ Rémunération : échelle C1, 1er échelon.
- ✓ Nature des fonctions : agent d'accueil de la bibliothèque municipale.

Les crédits correspondants sont inscrits au budget.

- **CONTRAT DE PROJET**

Loi 84-53 du 26 janvier 1984 – article 3 II et le décret 2020-172 du 27 février 2020 relatif au contrat de projet dans la fonction publique

Depuis le 29 février 2020, « le contrat de projet » est une nouvelle possibilité de recrutement sur emploi non permanent prévue à l'article 3 II de la loi du 26 janvier 1984. Ce nouveau contrat a pour but de « mener à bien un projet ou une opération identifiée ». Il s'agit d'un contrat à durée déterminée dont l'échéance est la réalisation du projet ou de l'opération. Le contrat peut être conclu pour une durée minimale d'un an fixée par les parties dans la limite de six ans.

Il est ouvert à toutes les catégories hiérarchiques (A, B et C) et tous secteurs confondus. Sont concernés les emplois non permanents, ils ne sont donc pas ouverts aux fonctionnaires, sauf par le biais du détachement.

Afin de garantir le respect du principe d'égal accès aux emplois publics, les recrutements en contrat de projet devront suivre à minima les grandes étapes de la procédure de recrutement des contractuels sur emploi permanent (publication d'une offre d'emploi détaillée, réception de chaque candidature, appréciation portée sur chacune au regard des compétences, aptitudes, qualifications et expérience professionnelles, potentiel du candidat et capacité à exercer les missions dévolues à l'emploi).

Descriptif du projet ou de l'opération identifiée : objet, objectifs, durée, moyens humains nécessaires (pour quelle mission, pour quelle durée) :

Il est proposé au conseil municipal de renouveler sur une période d'un an, le contrat de projet d'un ingénieur pour réaliser un inventaire du patrimoine immobilier et des usages et rédiger des notes et des rapports sur l'état de santé des bâtiments ainsi que leurs consommations énergétiques.

Il s'agira de :

- Concaténer les données issues des autres services de la collectivité (assurances, foncier, ...)
- Compléter les données manquantes
- Etablir l'état technique sommaire de chaque bâtiment
- Recenser les usages de chaque bâtiment, en les reliant à des conventions d'occupation
- Faire un tableau synthétique sur l'état des bâtiments et les opérations de préservation éventuelles à réaliser
- Assister l'autre technicien économe de flux dans ses missions.

Il vous est proposé de renouveler le contrat de projet de l'agent déjà en poste, selon les opérations/missions définies ci-dessus :

Durée prévisible du projet ou de l'opération identifiée	Nombre d'emploi	Emploi et catégorie hiérarchique	Nature des fonctions	Temps de travail hebdomadaire
Du 16 octobre 2024 au 15 octobre 2025 <i>(L'échéance du contrat est la réalisation du projet ou de l'opération. Le contrat est conclu pour une durée d'1 an minimum et de 6 ans maximum)</i>	1	Ingénieur catégorie A	Cf descriptif ci-dessus	35 heures

- La rémunération est fixée en référence à la grille indiciaire du grade d'ingénieur, au 1er échelon.
- Le régime indemnitaire instauré par la délibération n° 197 du 19 décembre 2023 est applicable.

Vu l'avis favorable du CST en date du 10 septembre 2024 et après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR approuve les modifications du tableau des emplois conformément aux éléments susmentionnés, sachant que le et que les crédits correspondants sont inscrits au budget.

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08.10.2024


Par délégation du maire,
Gilles MOCCELLIN
Directeur général des services



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:56

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-23007.xml; 073-217300086-20240924-24092024_161-DE-1-2_23342.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 1

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_161

Objet acte: Délibération 161 - Actualisation du tableau des emplois

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 4.1.1-Créations et transformations d'emplois

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_161-DE

Rapport d'erreur(s):



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°162/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

162. AFFAIRES FINANCIÈRES

Attribution des subventions aux associations et autres bénéficiaires

Christophe MOIROUD est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

Conformément aux dispositions prévues par le Code Général des Collectivités Territoriales à l'article L.2311-7, il est proposé d'adopter l'attribution aux associations et personnes physiques, et autres bénéficiaires des subventions mentionnées dans le tableau annexé.

Il est précisé que le cadre des subventions au Club des Ambassadeurs Sportifs Aixois, lorsque le nom du club est indiqué, la subvention est versée au club qui devra reverser cette même somme aux athlètes.

Il convient d'autoriser le maire à signer les conventions d'objectifs avec les associations qui seront établies avec les associations percevant une subvention publique de plus de 23.000 euros.

VU l'article L.2311-7 du Code Général des Collectivités Territoriales,
VU l'examen de la question par la commission n° 1 du 17 septembre 2024,
VU le Budget Primitif 2024,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR :

- **TRANSCRIT** l'exposé en délibération,
- **VOTE** l'attribution de subventions comme décrit dans le tableau ci-joint,
- **AUTORISE** le maire ou son représentant à signer tout document y afférent,


POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2026
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2026
Exécutoire le : 08.10.2026

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08.10.2026 »


Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:42

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-22275.xml; 073-217300086-20240924-24092024_162-DE-1-2_22606.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 2

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_162

Objet acte: Délibération 162 - Attribution de subventions

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 7.5.2.2-Aux associations

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_162-DE

Rapport d'erreur(s):



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°163/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

163. AFFAIRES FINANCIÈRES

Indemnisation de tiers hors assurances

Christophe MOIROUD est rapporteur de l'exposé suivant.

Considérant que la police d'assurance « responsabilité civile », institue une franchise de 500 euros,
Considérant que la police d'assurance « dommages aux biens », institue une franchise de 10.000 euros,

Il peut également être pertinent, dans certains cas, pour la Ville de régler directement les tiers. En effet cela permet de ne pas aggraver la sinistralité et se prémunir ainsi d'une augmentation de primes voire d'une résiliation. Ce qui est souvent le cas malheureusement pour de nombreuses collectivités.

La responsabilité de la Ville est susceptible d'être engagée vis-à-vis de tiers lors de l'exercice de ses missions de service public ou en sa qualité de maître d'ouvrage.

Les tiers qui acceptent l'indemnisation proposée, renoncent à tout recours contre la Ville.

Considérant la responsabilité de la Ville d'Aix-les-Bains, il est demandé de rembourser les tiers, conformément aux montants prévus dans le tableau annexé.

VU l'article L.2311-7 du Code Général des Collectivités Territoriales,
VU l'examen de la question par la commission n° 1 du 17 septembre 2024,
VU le Budget Primitif 2024,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR :

- **TRANSCRIT** l'exposé en délibération,
- **AUTORISE** le maire ou son représentant à effectuer le versement d'indemnités sur présentation de justificatifs,
- **INFORME** que les crédits sont inscrits au budget de la Ville,

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BIRETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08.10.2024. »

Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services




ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:42

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-22276.xml; 073-217300086-20240924-24092024_163-DE-1-2_22607.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 2

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_163

Objet acte: Délibération 163 - Indemnisation de tiers hors assurances

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 7.10.3-Autres

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_163-DE

Rapport d'erreur(s):



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°164/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

164. AFFAIRES FINANCIÈRES

Ajustement des Autorisations de Programmes et opérations

Marie-Pierre MONTORO-SADOUX est rapporteur de l'exposé suivant.

Compte tenu des évolutions dans le déroulé des opérations de travaux, il vous est proposé de modifier les autorisations de programme (AP) correspondantes afin d'ajuster au mieux les crédits de paiement.

En effet, le principe même des AP est qu'elles constituent la limite supérieure des dépenses qui peuvent être engagées pour le financement des investissements. Les crédits de paiement (CP) constituent, eux, la limite supérieure des dépenses pouvant être mandatées pendant l'année pour la couverture des engagements, soit 2024.

De même, il apparaît aujourd'hui nécessaire de mettre en œuvre une nouvelle autorisation de programme dans le cadre de l'opération dite de « Rénovation et construction d'un Pump Track » qui va se dérouler entre l'automne 2024 et le printemps 2025, soit sur deux exercices budgétaires.

Il convient donc d'ajuster et créer les AP comme repris ci-dessous :

Situation des AP et modifications proposées :

N° AP	Intitulé de l'investissement	Montant global de l'opération – Autorisation de programme AP	Sommes précédemment mandatées	Présentation des crédits de paiement des projets d'investissement du budget principal			
				2024	2025	2026	2027
22-05	Liaison Lac -> Ville	3.600.000 €	97.494,90 €	833.518,41 € – 45.000 € soit 788.518,41 €	1.250.000 € + 45.000 € soit 1.295.000 €	1.418.986,69 €	
24-10	Pump Track	1.300.000 €	Néant création	175.000 €	1.125.000 €		
22-06	ANRU	6.050.000 €	327.038,90 €	650.000 € – 170.000 € soit 480.000 €	1.630.000 €	1.542.961,10 €	1.900.000 € + 170.000 € soit 2.070.000 €

VU l'article L.2311-7 du Code Général des Collectivités Territoriales,
VU l'examen de la question par la commission n° 1 du 17 septembre 2024,
VU le Budget Primitif 2024,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR :

- **TRANSCRIT** l'exposé en délibération,
- **VALIDE** la modification des AP22-05 et AP22-06 et la création de l'AP24-10 telles que prévues ci-dessus.

POUR EXTRAIT CONFORME

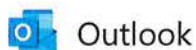
Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

« Le Maire certifie le caractère exécutoire du présent acte à la date du 08.10.2024

Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services




ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:42

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-22288.xml; 073-217300086-20240924-24092024_164-DE-1-2_22619.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 1

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_164

Objet acte: Délibération 164 - Ajustement des autorisations de programmes et opérations

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 7.10.3-Autres

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_164-DE

Rapport d'erreur(s):



BANQUE des
TERRITOIRES



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

CONTRAT DE PRÊT

N° 159864

Entre


OPAC SAVOIE - OFFICE PUBLIC DE L'HABITAT (OPH) - n° 000212072

Et

LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

PR0090-PR0068 V3.50.4, page 1/30
Contrat de prêt n° 159864 Emprunteur n° 000212072

Caisse des dépôts et consignations
44 rue de la Villette - Immeuble Aquilon - 69425 Lyon cedex 03 - Tél : 04 72 11 49 48
auvergne-rhone-alpes@caissedesdepots.fr
banquedesterritoires.fr |  @BanqueDesTerr

Paraphes
CST 

1/30



BANQUE des
TERRITOIRES



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

CONTRAT DE PRÊT

Entre

OPAC SAVOIE - OFFICE PUBLIC DE L'HABITAT (OPH), SIREN n°: 776459547, sis(e) 9 RUE
JEAN GIRARD MADOUX 73000 CHAMBERY,

Ci-après indifféremment dénommé(e) « **OPAC SAVOIE - OFFICE PUBLIC DE L'HABITAT (OPH)** » ou « **l'Emprunteur** »,

DE PREMIÈRE PART,

et :

LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS, établissement spécial créé par la loi du 28
avril 1816, codifiée aux articles L. 518-2 et suivants du Code monétaire et financier, sise 56 rue
de Lille, 75007 PARIS,

Ci-après indifféremment dénommée « **la Caisse des Dépôts** », « **la CDC** » ou « **le Prêteur** »

DE DEUXIÈME PART,

Indifféremment dénommé(e)s « **les Parties** » ou « **la Partie** »



BANQUE des
TERRITOIRES



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

PRÉAMBULE

La Caisse des Dépôts et ses filiales constituent un groupe public au service de l'intérêt général et du développement économique du pays : la Caisse des Dépôts assure ses missions d'intérêt général en appui des politiques publiques, nationales et locales, notamment au travers de sa direction, la Banque des Territoires (ci-après « Banque des Territoires »).

La Banque des Territoires accompagne les grandes évolutions économiques et sociétales du pays. Ses priorités s'inscrivent en soutien des grandes orientations publiques au service de la croissance, de l'emploi et du développement économique et territorial du pays.



SOMMAIRE

ARTICLE 1	OBJET DU PRÊT	P.5
ARTICLE 2	PRÊT	P.5
ARTICLE 3	DURÉE TOTALE	P.5
ARTICLE 4	TAUX EFFECTIF GLOBAL	P.5
ARTICLE 5	DÉFINITIONS	P.6
ARTICLE 6	CONDITIONS DE PRISE D'EFFET ET DATE LIMITE DE VALIDITÉ DU CONTRAT	P.10
ARTICLE 7	CONDITIONS SUSPENSIVES AU VERSEMENT DE CHAQUE LIGNE DU PRÊT	P.10
ARTICLE 8	MISE À DISPOSITION DE CHAQUE LIGNE DU PRÊT	P.11
ARTICLE 9	CARACTÉRISTIQUES FINANCIÈRES DE CHAQUE LIGNE DU PRÊT	P.13
ARTICLE 10	DÉTERMINATION DES TAUX	P.16
ARTICLE 11	CALCUL ET PAIEMENT DES INTÉRÊTS	P.18
ARTICLE 12	AMORTISSEMENT ET REMBOURSEMENT DU CAPITAL	P.19
ARTICLE 13	RÈGLEMENT DES ÉCHÉANCES	P.19
ARTICLE 14	COMMISSIONS, PENALITES ET INDEMNITES	P.20
ARTICLE 15	DÉCLARATIONS ET ENGAGEMENTS DE L'EMPRUNTEUR	P.20
ARTICLE 16	GARANTIES	P.23
ARTICLE 17	REMBOURSEMENTS ANTICIPÉS ET LEURS CONDITIONS FINANCIÈRES	P.23
ARTICLE 18	RETARD DE PAIEMENT - INTÉRÊTS MORATOIRES	P.26
ARTICLE 19	DISPOSITIONS DIVERSES	P.27
ARTICLE 20	DROITS ET FRAIS	P.28
ARTICLE 21	NOTIFICATIONS ET DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL	P.29
ARTICLE 22	ÉLECTION DE DOMICILE ET ATTRIBUTION DE COMPÉTENCE	P.29
ANNEXE	CONFIRMATION D'AUTORISATION DE PRÉLÈVEMENT AUTOMATIQUE	

L' ANNEXE EST UNE PARTIE INDISSOCIABLE DU PRÉSENT CONTRAT DE PRÊT



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

ARTICLE 1 OBJET DU PRÊT

Le présent Contrat est destiné au financement de l'opération AIX LES BAINS "Boulevard des Côtes", Parc social public, Acquisition en VEFA de 7 logements situés Boulevard des Côtes 73100 AIX-LES-BAINS.

ARTICLE 2 PRÊT

Le Prêteur consent à l'Emprunteur qui l'accepte, un Prêt d'un montant maximum de huit-cent-seize mille quatre-cent-trente-deux euros (816 432,00 euros) constitué de 7 Lignes du Prêt.

Ce Prêt est destiné au financement de l'opération visée à l'Article « **Objet du Prêt** » et selon l'affectation suivante :

- CPLS Complémentaire au PLS 2024, d'un montant de quatre-vingt-dix-neuf mille cinquante euros (99 050,00 euros) ;
- PLAI, d'un montant de cent-soixante-dix-sept mille cent-vingt-deux euros (177 122,00 euros) ;
- PLAI foncier, d'un montant de cent-trente-deux mille trois-cent-soixante-quatre euros (132 364,00 euros) ;
- PLS PLSSDD 2024, d'un montant de cinquante-cinq mille cinquante-neuf euros (55 059,00 euros) ;
- PLS foncier PLSSDD 2024, d'un montant de cent-onze mille quatre-cent-quatre-vingts euros (111 480,00 euros) ;
- PLUS, d'un montant de cent-quarante-trois mille cent-un euros (143 101,00 euros) ;
- PLUS foncier, d'un montant de quatre-vingt-dix-huit mille deux-cent-cinquante-six euros (98 256,00 euros) ;

Le montant de chaque Ligne du Prêt ne pourra en aucun cas être dépassé et il ne pourra pas y avoir de fongibilité entre chaque Ligne du Prêt.

ARTICLE 3 DURÉE TOTALE

Le Contrat entre en vigueur suivant les dispositions de l'Article « **Conditions de Prise d'Effet et Date Limite de Validité du Contrat** » pour une durée totale allant jusqu'au paiement de la dernière échéance du Prêt. Le présent Contrat n'est en aucun cas susceptible de renouvellement ou reconduction tacite.

ARTICLE 4 TAUX EFFECTIF GLOBAL

Le Taux Effectif Global (TEG) ainsi que le taux de période applicable au Prêt, figurant à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** », sont donnés en respect des dispositions de l'article L. 313-4 du Code monétaire et financier.

Le TEG de chaque Ligne du Prêt est calculé pour leur durée totale sans remboursement anticipé, sur la base du taux d'intérêt initial auquel s'ajoutent les frais, commissions ou rémunérations de toute nature, directs ou indirects, nécessaires à l'octroi du Prêt.

Paraphes
CST



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

L'Emprunteur reconnaît que, conformément à la réglementation en vigueur, le TEG susmentionné, calculé selon un mode proportionnel au taux de période établi à partir d'une période de mois normalisés et rapporté à une année civile, est fourni en tenant compte de l'ensemble des commissions, rémunérations et frais, dont les frais de garantie, supportés par l'Emprunteur et portés à la connaissance du Prêteur lors de l'instruction de chaque Ligne du Prêt.

L'Emprunteur reconnaît avoir procédé personnellement à toutes les estimations et investigations qu'il considère nécessaires pour apprécier le coût total de chaque Ligne du Prêt et reconnaît avoir obtenu tous les renseignements nécessaires de la part du Prêteur.

Pour l'avenir, le Prêteur et l'Emprunteur reconnaissent expressément pour chaque Ligne du Prêt que :

- le TEG du fait des particularités de taux notamment en cas de taux variable, ne peut être fourni qu'à titre indicatif ;
- le calcul est effectué sur l'hypothèse d'un unique Versement, à la date de signature du Contrat qui vaut, pour les besoins du calcul du TEG, date de début d'amortissement théorique du Prêt.

Toutefois, ce TEG indicatif ne saurait être opposable au Prêteur en cas de modification des informations portées à sa connaissance.

Les éventuels frais de garantie, visés ci-dessus, sont intégrés pour le calcul du TEG sur la base du montage de garantie prévu à l'Article « **Garanties** ».

ARTICLE 5 DÉFINITIONS

Pour l'interprétation et l'application du Contrat, les termes et expressions ci-après auront la signification suivante :

Les « **Autorisations** » désignent tout agrément, permis, certificat, autorisation, licence, approbation, notariation ou enregistrement.

La « **Consolidation de la Ligne du Prêt** » désigne l'opération visant à additionner, au terme de la Phase de Mobilisation, l'ensemble des Versements effectués et le cas échéant, les intérêts capitalisés liés aux Versements. Elle intervient à la Date de Début de la Phase d'Amortissement.

Le « **Contrat** » désigne le présent Contrat de Prêt, son annexe et ses éventuels avenants.

La « **Courbe de Taux de Swap Euribor** » désigne la courbe formée par la structure par termes des Taux de Swap Euribor.

En cas d'absence de publication de ces taux pour une maturité donnée, la Courbe de Taux de Swap Euribor sera déterminée par interpolation linéaire réalisée à partir des Taux de Swap Euribor (taux swap « ask ») publiés pour une durée immédiatement inférieure et de ceux publiés pour une durée immédiatement supérieure.

La « **Courbe de Taux de Swap Inflation** » désigne la courbe formée par la structure par termes des Taux de Swap Inflation.

En cas d'absence de publication de ces taux pour une maturité donnée, la Courbe de Taux de Swap Inflation sera déterminée par interpolation linéaire réalisée à partir des Taux de Swap Inflation (taux swap « ask ») publiés pour une durée immédiatement inférieure et de ceux publiés pour une durée immédiatement supérieure.



BANQUE des
TERRITOIRES



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

La « **Date de Début de la Phase d'Amortissement** » correspond au premier jour du mois suivant la Date d'Effet du Contrat additionnée, dans le cas d'une Ligne du Prêt avec une Phase de Préfinancement, de la Durée de la Phase de Préfinancement.

Les « **Dates d'Echéances** » correspondent, pour une Ligne du Prêt, aux dates de paiement des intérêts et/ou de remboursement du capital pendant la Phase d'Amortissement.

Selon la périodicité choisie, la date des échéances est déterminée à compter de la Date de Début de la Phase d'Amortissement.

La « **Date d'Effet** » du Contrat est la date de réception, par le Prêteur, du Contrat signé par l'ensemble des Parties et ce, dès lors que la (ou les) condition(s) stipulée(s) à l'Article « **Conditions de Prise d'Effet et Date Limite de Validité du Contrat** » a (ont) été remplie(s).

La « **Date Limite de Mobilisation** » correspond à la date de fin de la Phase de Mobilisation d'une Ligne du Prêt et est fixée soit deux mois avant la date de première échéance si la Ligne du Prêt ne comporte pas de Phase de Préfinancement, soit au terme de la Durée de la Phase de Préfinancement si la Ligne du Prêt comporte une Phase de Préfinancement.

La « **Durée de la Ligne du Prêt** » désigne, pour chaque Ligne du Prêt, la durée comprise entre la Date de Début de la Phase d'Amortissement et la dernière Date d'Echéance.

La « **Durée de la Phase de Préfinancement** » est la durée comprise entre le premier jour du mois suivant la prise d'effet du Contrat et la Date Limite de Mobilisation de la Ligne du Prêt.

La « **Durée totale du Prêt** » désigne la durée comprise entre le premier jour du mois suivant sa Date d'Effet et la dernière Date d'Echéance.

La « **Durée de la Phase d'Amortissement de la Ligne du Prêt** » désigne la durée comprise entre la Date de Début de la Phase d'Amortissement et la dernière Date d'Echéance.

La « **Garantie** » est une sûreté accordée au Prêteur qui lui permet d'obtenir le paiement de sa créance en cas de défaillance de l'Emprunteur.

La « **Garantie publique** » désigne l'engagement par lequel une collectivité publique accorde sa caution à l'Emprunteur en garantissant au Prêteur le remboursement de la Ligne du Prêt en cas de défaillance de sa part.

L'« **Index** » désigne, pour une Ligne du Prêt, l'Index de référence appliqué en vue de déterminer le taux d'intérêt.

L'« **Index Livret A** » désigne le taux du Livret A, exprimé sous forme de taux annuel, calculé par les pouvoirs publics sur la base de la formule en vigueur décrite à l'article 3 du règlement n°86-13 modifié du 14 mai 1986 du Comité de la Réglementation Bancaire et Financière relatif à la rémunération des fonds reçus par les établissements de crédit.

A chaque Révision de l'Index Livret A, l'Emprunteur aura la faculté de solliciter du Prêteur la communication des informations utiles concernant la nouvelle valeur applicable à la prochaine Date d'Echéance. En cas d'indisponibilité temporaire de l'Index, l'Emprunteur ne pourra remettre en cause la Consolidation de la Ligne du Prêt ou retarder le paiement des échéances. Celles-ci continueront à être appelées aux Dates d'Echéances contractuelles, sur la base du dernier Index publié et seront révisées lorsque les nouvelles modalités de révision seront connues.



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Si le Livret A servant de base aux modalités de révision de taux vient à disparaître avant le complet remboursement du Prêt, de nouvelles modalités de révision seront déterminées par le Prêteur en accord avec les pouvoirs publics. Dans ce cas, tant que les nouvelles modalités de révision ne seront pas définies, l'Emprunteur ne pourra user de la faculté de rembourser par anticipation qu'à titre provisionnel ; le décompte de remboursement définitif sera établi dès détermination des modalités de révision de remplacement.

L'« **Index de la Phase de Préfinancement** » désigne, pour une Ligne du Prêt, l'Index de référence appliqué sur la phase de mobilisation en vue de déterminer le taux d'intérêt applicable sur cette phase.

Le « **Jour ouvré** » désigne tout jour de la semaine autre que le samedi, le dimanche ou jour férié légal.

La « **Ligne du Prêt** » désigne la ligne affectée à la réalisation de l'opération ou à une composante de celle-ci. Elle correspond à un produit déterminé et donne lieu à l'établissement d'un tableau d'amortissement qui lui est propre. Son montant correspond à la somme des Versements effectués entre la Date d'Effet et la Date Limite de Mobilisation auquel sont ajoutés le cas échéant, pour une Ligne du Prêt avec une Phase de Préfinancement, les intérêts capitalisés liés aux Versements.

Le « **Livret A** » désigne le produit d'épargne prévu par les articles L. 221-1 et suivants du Code monétaire et financier.

Les « **Normes en matière de lutte contre la corruption** » signifient (i) l'ensemble des dispositions légales et réglementaires françaises relatives à la lutte contre la corruption, notamment celles contenues au titre III du livre IV du code pénal, à la section 3 du Chapitre II (« manquements au devoir de probité »), ainsi qu'à la section 1 du chapitre V (« corruption des personnes n'exerçant pas une fonction publique ») du titre IV, (ii) la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, dite loi Sapin II ; (iii) les réglementations étrangères relatives à la lutte contre la corruption dans la mesure où celles-ci sont applicables.

Le « **Pays Sanctionné** » signifie tout pays ou territoire faisant l'objet, au titre des Réglementations Sanctions, de restrictions générales relatives aux exportations, importations, financements ou investissements.

La « **Phase d'Amortissement pour une Ligne du Prêt avec une Phase de Préfinancement** » désigne, pour chaque Ligne du Prêt, la période débutant à l'issue de la Phase de Mobilisation, durant laquelle l'Emprunteur rembourse le capital prêté dans les conditions définies à l'Article « **Règlement des Echéances** », et allant jusqu'à la dernière Date d'Echéance.

La « **Phase de Mobilisation pour une Ligne du Prêt avec une Phase de Préfinancement** » désigne la période débutant 10 jours ouvrés après la Date d'Effet et s'achevant à la Date Limite de Mobilisation de la Ligne du Prêt. Durant cette phase, l'Emprunteur a la faculté d'effectuer des demandes de Versement.

La « **Phase de Préfinancement** » désigne, pour une Ligne du Prêt, la période comprise entre le premier jour du mois suivant la Date d'Effet et sa Date Limite de Mobilisation.

Le « **Prêt** » désigne la somme mise à disposition de l'Emprunteur sous la forme d'une ou plusieurs Lignes du Prêt. Son montant ne peut pas excéder celui stipulé à l'Article « **Prêt** ».

Le « **Prêt Locatif à Usage Social** » (PLUS) est défini à l'article R. 331-14 du Code de la construction et de l'habitation. Il est destiné à l'acquisition, à la construction et à l'amélioration de logements locatifs à usage social.

Le « **Prêt Locatif Aidé d'Intégration** » (PLAI) est défini à l'article R. 331-14 du Code de la construction et de l'habitation. Il est destiné à l'acquisition, la construction et l'aménagement de logements locatifs très sociaux.

Paraphes
CST



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Le « **Prêt Locatif Social** » (PLS) est destiné, selon les conditions prévues à l'article R. 331-17 du Code de la construction et de l'habitation, à l'acquisition, à la construction et à l'amélioration de logements locatifs sociaux.

Le « **Complémentaire au Prêt Locatif Social** » (CPLS) est un Prêt permettant de compléter le financement d'un Prêt Locatif Social (PLS) pour finaliser une opération, dans la limite de 49 % du coût total (minoré des fonds propres, subventions et Prêts divers).

La « **Réglementation relative à la Lutte contre le Blanchiment de Capitaux et le Financement du Terrorisme (LCB-FT)** » signifie (i) l'ensemble des dispositions légales et réglementaires françaises relatives à la lutte contre le blanchiment d'argent, notamment celles contenues au Livre III, titre II « Des autres atteintes aux biens » du Code pénal, et relatives à la lutte contre le financement du terrorisme, notamment celles contenues au Livre IV, Titre II « Du Terrorisme » du Code pénal ainsi que celles contenues au Livre V, Titre VI « Obligations relatives à la lutte contre le blanchiment des capitaux, le financement des activités terroristes, les loteries, jeux et paris prohibés et l'évasion et la fraude fiscale » du Code monétaire et financier et (ii) les réglementations étrangères relatives à la lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme dans la mesure où celles-ci sont applicables.

La « **Réglementation Sanctions** » signifie les mesures restrictives adoptées, administrées, imposées ou mises en oeuvre par le Conseil de Sécurité des Nations Unies et/ou l'Union Européenne et/ou la République Française au travers de la Direction Générale du Trésor (DGT) et/ou le gouvernement américain au travers de l'Office of Foreign Assets Control (OFAC) du Trésor américain et/ou toute autre autorité équivalente prononçant des mesures restrictives, dans la mesure où celles-ci sont applicables.

La « **Révision** » consiste à prendre en compte la nouvelle valeur de l'Index de référence selon les modalités de révision ci-dessous :

La « **Double Révisibilité** » (DR) signifie que, pour une Ligne du Prêt, le taux d'intérêt actuariel annuel ainsi que le taux de progressivité des échéances sont révisés en cas de variation de l'Index.

Le « **Taux de Swap Euribor** » désigne à un moment donné, en euro et pour une maturité donnée, le taux fixe in fine qui sera échangé contre l'Index Euribor par référence aux taux composites Bloomberg pour la Zone euro disponibles pour les maturités allant de 1 à 50 ans (taux swap « ask »), tels que publiés sur les pages Bloomberg accessibles à l'aide de la fonction <IRSB>, ou en cas de cessation de publication sur ces pages, toutes autres pages Bloomberg ou Thomson Reuters ou d'autres contributeurs financiers agréés qui seraient notifiées par le Prêteur à l'Emprunteur.

Le « **Taux de Swap Inflation** » désigne, à un moment donné et pour une maturité donnée, le taux (exprimé en pourcentage ou en points de base par an) fixe zéro coupon (déterminé lors de la conclusion d'un contrat de swap) qui sera échangé contre l'inflation cumulée sur la durée du swap, par référence aux taux London composites swap zéro coupon pour l'inflation hors tabac disponibles pour des maturités allant de 1 à 50 ans (taux swap « ask »), tels que publiés sur les pages Bloomberg accessibles à l'aide des codes <FRSWI1 Index> à <FRSWI50 Index>, ou en cas de cessation de publication sur ces pages, toutes autres pages Bloomberg ou Thomson Reuters ou d'autres contributeurs financiers agréés qui seraient notifiées par le Prêteur à l'Emprunteur.

La « **Valeur de Marché de la Ligne du Prêt** » désigne, pour une Ligne du Prêt, à une date donnée, la valeur actualisée de chacun des flux de Versements et de remboursements en principal et intérêts restant à courir.

Dans le cas d'un Index révisable ou variable, les échéances seront recalculées sur la base de scénarios déterminés :

- sur la Courbe de Taux de Swap Euribor dans le cas de l'Index Euribor ;



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

- sur la Courbe de Taux de Swap Inflation dans le cas de l'Index Inflation ;
- sur une combinaison des Courbes de Taux de Swap des indices de référence utilisés au sein des formules en vigueur, dans le cas des Index Livret A ou LEP.

Les échéances calculées sur la base du taux fixe ou des scénarios définis ci-dessus, sont actualisées sur la Courbe de Taux de Swap Euribor zéro coupon.

Les courbes utilisées sont celles en vigueur le jour du calcul des sommes dues.

Le « **Versement** » désigne, pour une Ligne du Prêt, la mise à disposition de l'Emprunteur de tout ou partie du montant en principal de la Ligne du Prêt.

ARTICLE 6 CONDITIONS DE PRISE D'EFFET ET DATE LIMITE DE VALIDITÉ DU CONTRAT

Le présent contrat et l'annexe devront être retournés signés au Prêteur

- soit par courrier : le Contrat devra alors être dûment complété, paraphé à chaque page et signé à la dernière page ;
- soit électroniquement via le site www.banquedesterritoires.fr si l'Emprunteur a opté pour la signature électronique : la signature sera alors apposée électroniquement sans qu'il soit besoin de parapher les pages.

Le contrat prendra effet à la date de réception du Contrat signé par l'ensemble des Parties et après réalisation, à la satisfaction du Prêteur, de la (ou des) condition(s) ci-après mentionnée(s).

A défaut de réalisation de cette (ou de ces) condition(s) à la date du **06/08/2024** le Prêteur pourra considérer le présent Contrat comme nul et non avenu.

La prise d'effet est subordonnée à la réalisation de la (ou des) condition(s) suivante(s) :

- la production de (ou des) acte(s) conforme(s) habilitant le représentant de l'Emprunteur à intervenir au présent contrat.

ARTICLE 7 CONDITIONS SUSPENSIVES AU VERSEMENT DE CHAQUE LIGNE DU PRÊT

Il est précisé que le Versement d'une Ligne du Prêt est subordonné au respect des dispositions suivantes :

- que l'autorisation de prélèvement soit retournée au Prêteur signée par un représentant de l'Emprunteur habilité ;
- qu'il n'y ait aucun manquement de l'Emprunteur à l'un quelconque des engagements prévus à l'Article « **Déclarations et Engagements de l'Emprunteur** » ;
- qu'aucun cas d'exigibilité anticipée, visé à l'Article « **Remboursements Anticipés et Leurs Conditions Financières** », ne soit survenu ou susceptible de survenir ;
- que l'Emprunteur ne soit pas en situation d'impayé, de quelque nature que ce soit, vis-à-vis du Prêteur ;
- que l'Emprunteur justifie au Prêteur l'engagement de l'opération financée tel que précisé à l'Article « **Mise à Disposition de chaque Ligne du Prêt** » ;

Paraphes
CST



- que l'Emprunteur produise au Prêteur la (ou les) pièce(s) suivante(s) :

- Garanties collectivités territoriales (délégation exécutoire de garantie initiale)

A défaut de réalisation des conditions précitées au moins dix (10) Jours ouvrés avant la date souhaitée pour le premier Versement, le Prêteur sera dans l'impossibilité de procéder au Versement des fonds à cette date.

ARTICLE 8 MISE À DISPOSITION DE CHAQUE LIGNE DU PRÊT

Chaque Ligne du Prêt est mise à disposition pendant la Phase de Mobilisation du Contrat. Les Versements sont subordonnés au respect de l'Article « **Conditions Suspensives au Versement de chaque Ligne du Prêt** », à la conformité et à l'effectivité de la (ou des) Garantie(s) apportée(s), ainsi qu'à la justification, par l'Emprunteur, de l'engagement de l'opération financée notamment par la production de l'ordre de service de démarrage des travaux, d'un compromis de vente ou de toute autre pièce préalablement agréée par le Prêteur.

Le premier Versement est subordonné à la prise d'effet du Contrat et ne peut intervenir moins de dix (10) Jours ouvrés après la Date d'Effet et le dernier Versement doit intervenir avant la Date Limite de Mobilisation.

Il appartient à l'Emprunteur de s'assurer que l'échéancier de Versements correspond à l'opération financée ou de le modifier dans les conditions ci-après :

toute modification du ou des échéanciers de Versements doit être :

- soit adressée par l'Emprunteur au Prêteur par lettre parvenue au moins dix (10) Jours ouvrés avant la date de Versement prévue initialement,
- soit réalisée par l'Emprunteur directement sur le site : www.banquedesterritoires.fr en respectant un délai de trois (3) Jours ouvrés entre la date de demande et la nouvelle date de réalisation du Versement souhaitée.

Le Prêteur se réserve le droit de requérir de l'Emprunteur les justificatifs de cette modification de l'échéancier.

A la date limite de mobilisation de chaque Ligne du Prêt, si la somme des Versements est inférieure au montant de la Ligne du Prêt, le montant de la Ligne du Prêt sera ramené au montant effectivement versé dans les conditions figurant à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** ».

En cas de retard dans le déroulement de l'opération, l'Emprunteur s'engage à avertir le Prêteur et à adapter le ou les échéanciers de Versements prévisionnels aux besoins effectifs de décaissements liés à l'avancement des travaux.

Le Prêteur a la faculté, pour des raisons motivées, de modifier une ou plusieurs dates prévues à l'échéancier de Versements voire de suspendre les Versements, sous réserve d'en informer préalablement l'Emprunteur par courrier ou par voie électronique.

Les Versements sont domiciliés sur le compte dont l'intitulé exact est porté sur l'accusé de réception transmis à l'Emprunteur à la prise d'effet du Contrat.

L'Emprunteur a la faculté de procéder à un changement de domiciliation en cours de Versement du Prêt sous réserve d'en faire la demande au Prêteur, par lettre parvenue au moins vingt (20) Jours ouvrés avant la nouvelle date de réalisation du Versement.

Le Prêteur se réserve, toutefois, le droit d'agréer les établissements teneurs des comptes ainsi que les catégories de comptes sur lesquels doivent intervenir les Versements.

Paraphes
CST



BANQUE des
TERRITOIRES



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

PR0090-PR0068 V3.50.4, page 12/30
Contrat de prêt n° 159854 Emprunteur n° 000212072

Caisse des dépôts et consignations
44 rue de la Villette - Immeuble Aquilon - 69425 Lyon cedex 03 - Tél : 04 72 11 49 48
auvergne-rhone-alpes@caissedesdepots.fr
banquedesterritoires.fr | @BanqueDesTerr

Paraphes
CST

12/30



ARTICLE 9 CARACTÉRISTIQUES FINANCIÈRES DE CHAQUE LIGNE DU PRÊT

Les caractéristiques financières de chaque Ligne du Prêt sont les suivantes :

Offre CDC				
Caractéristiques de la Ligne du Prêt	CPLS	PLAI	PLAI foncier	PLS
Enveloppe	Complémentaire au PLS 2024	-	-	PLSDD 2024
Identifiant de la Ligne du Prêt	5592695	5592692	5592691	5592690
Montant de la Ligne du Prêt	99 050 €	177 122 €	132 364 €	55 059 €
Commission d'instruction	0 €	0 €	0 €	0 €
Durée de la période	Annuelle	Annuelle	Annuelle	Annuelle
Taux de période	4,11 %	2,6 %	2,6 %	4,11 %
TEG de la Ligne du Prêt	4,11 %	2,6 %	2,6 %	4,11 %
Phase de préfinancement				
Durée du préfinancement	24 mois	12 mois	12 mois	24 mois
Index de préfinancement	Livret A	Livret A	Livret A	Livret A
Marge fixe sur index de préfinancement	1,11 %	- 0,4 %	- 0,4 %	1,11 %
Taux d'intérêt du préfinancement	4,11 %	2,6 %	2,6 %	4,11 %
Règlement des intérêts de préfinancement	Capitalisation	Capitalisation	Capitalisation	Capitalisation
Mode de calcul des intérêts de préfinancement	Equivalent	Equivalent	Equivalent	Equivalent
Base de calcul des intérêts de préfinancement	Exact / 365	Exact / 365	Exact / 365	Exact / 365
Phase d'amortissement				
Durée	40 ans	40 ans	50 ans	40 ans
Index	Livret A	Livret A	Livret A	Livret A
Marge fixe sur index	1,11 %	- 0,4 %	- 0,4 %	1,11 %
Taux d'intérêt	4,11 %	2,6 %	2,6 %	4,11 %
Périodicité	Annuelle	Annuelle	Annuelle	Annuelle
Profil d'amortissement	Échéance prioritaire (intérêts différés)	Échéance prioritaire (intérêts différés)	Échéance prioritaire (intérêts différés)	Échéance prioritaire (intérêts différés)
Condition de remboursement anticipé volontaire	Indemnité actuarielle sur courbe SWAP (J-40)	Indemnité actuarielle sur courbe SWAP (J-40)	Indemnité actuarielle sur courbe SWAP (J-40)	Indemnité actuarielle sur courbe SWAP (J-40)
Modalité de révision	DR	DR	DR	DR
Taux de progressivité de l'échéance	0 %	0 %	0 %	0 %
Mode de calcul des intérêts	Equivalent	Equivalent	Equivalent	Equivalent

Paraphes
CST



BANQUE des
TERRITOIRES



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Phase d'amortissement (suite)				
Base de calcul des intérêts	30 / 360	30 / 360	30 / 360	30 / 360

1 A titre purement indicatif et sans valeur contractuelle, la valeur de l'index à la date d'émission du présent Contrat est de 3 % (Livret A).

2 Le(s) taux indiqué(s) ci-dessus est (sont) susceptible(s) de varier en fonction des variations de l'Index de la Ligne du Prêt.

Selon les modalités de l'Article « Détermination des taux », un plancher est appliqué à l'index de préfinancement d'une Ligne du Prêt. Aussi, si la valeur de l'index était inférieure au taux plancher d'index de préfinancement, alors elle serait ramenée audit taux plancher.



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Offre CDC			
Caractéristiques de la Ligne du Prêt	PLS foncier	PLUS	PLUS foncier
Enveloppe	PLSDD 2024	-	-
Identifiant de la Ligne du Prêt	5592689	5592694	5592693
Montant de la Ligne du Prêt	111 480 €	143 101 €	98 256 €
Commission d'instruction	0 €	0 €	0 €
Durée de la période	Annuelle	Annuelle	Annuelle
Taux de période	4,11 %	3,6 %	3,6 %
TEG de la Ligne du Prêt	4,11 %	3,6 %	3,6 %
Phase de préfinancement			
Durée du préfinancement	24 mois	24 mois	24 mois
Index de préfinancement	Livret A	Livret A	Livret A
Marge fixe sur index de préfinancement	1,11 %	0,6 %	0,6 %
Taux d'intérêt du préfinancement	4,11 %	3,6 %	3,6 %
Règlement des intérêts de préfinancement	Capitalisation	Capitalisation	Capitalisation
Mode de calcul des intérêts de préfinancement	Equivalent	Equivalent	Equivalent
Base de calcul des intérêts de préfinancement	Exact / 365	Exact / 365	Exact / 365
Phase d'amortissement			
Durée	50 ans	40 ans	50 ans
Index	Livret A	Livret A	Livret A
Marge fixe sur index	1,11 %	0,6 %	0,6 %
Taux d'intérêt	4,11 %	3,6 %	3,6 %
Périodicité	Annuelle	Annuelle	Annuelle
Profil d'amortissement	Échéance prioritaire (intérêts différés)	Échéance prioritaire (intérêts différés)	Échéance prioritaire (intérêts différés)
Condition de remboursement anticipé volontaire	Indemnité actuarielle sur courbe SWAP (J-40)	Indemnité actuarielle sur courbe SWAP (J-40)	Indemnité actuarielle sur courbe SWAP (J-40)
Modalité de révision	DR	DR	DR
Taux de progressivité de l'échéance	0 %	0 %	0 %
Mode de calcul des intérêts	Equivalent	Equivalent	Equivalent
Base de calcul des intérêts	30 / 360	30 / 360	30 / 360

1 A titre purement indicatif et sans valeur contractuelle, la valeur de l'index à la date d'émission du présent Contrat est de 3 % (Livret A).

2 Le(s) taux indiqué(s) ci-dessus est (sont) susceptible(s) de varier en fonction des variations de l'index de la Ligne du Prêt.

Selon les modalités de l'Article « Détermination des taux », un plancher est appliqué à l'index de préfinancement d'une Ligne du Prêt. Aussi, si la valeur de l'index était inférieure au taux plancher d'index de préfinancement, alors elle serait ramenée audit taux plancher.



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

A l'exception des Lignes du Prêt dont la Phase de Préfinancement est indexée sur Euribor, l'Emprunteur a la faculté, pendant la Phase de Préfinancement et au plus tard deux mois avant la plus proche des deux dates entre la nouvelle date de fin de Phase de Préfinancement et la date initiale, de solliciter l'accord du Prêteur pour l'allongement ou la réduction de la Durée de la Phase de Préfinancement mentionnée ci-dessus.

Si cette nouvelle Durée de la Phase de Préfinancement s'inscrit dans la période de 3 à 24 mois indiquée dans l'acte de garantie, alors cette modification ne donnera pas lieu à l'établissement d'un nouvel acte de garantie et sera formalisée sous la forme d'une lettre valant avenant.

Par ailleurs, la modification de la Durée de la Phase de Préfinancement fera l'objet de la perception d'une commission de réaménagement dans les conditions prévues à l'Article « **Commissions** ».

ARTICLE 10 DÉTERMINATION DES TAUX

MODALITÉS D'ACTUALISATION DU TAUX VARIABLE

A chaque variation de l'Index, l'Emprunteur aura la faculté de solliciter du Prêteur la communication des informations utiles concernant les nouvelles valeurs applicables à la prochaine Date d'Echéance de chaque Ligne du Prêt.

Selon les caractéristiques propres à chaque Ligne du Prêt, l'actualisation du (ou des) taux applicable(s) s'effectue selon les modalités de révisions ci-après.

Le taux d'intérêt et, le cas échéant, le taux de progressivité de l'échéance indiqués à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** », font l'objet d'une actualisation de leur valeur, à la Date d'Effet du Contrat, en cas de variation de l'Index.

Les valeurs actualisées sont calculées par application des formules de révision indiquées ci-après.

MODALITÉS DE RÉVISION DU TAUX VARIABLE

PHASE DE PRÉFINANCEMENT

Le taux de l'Index retenu sera celui en vigueur deux (2) Jours ouvrés précédant la date de la Révision pour l'Index Euribor et à la date de la Révision pour les autres Index.

Le montant des intérêts de la Phase de Préfinancement est calculé en fonction, d'une part, du montant et des dates de Versements et, d'autre part, des taux d'intérêt successivement en vigueur pendant cette période.

Le taux d'Intérêt de la Phase de Préfinancement (IP) indiqué à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** » et actualisé comme indiqué ci-dessus, est révisé à chaque variation de l'Index dans les conditions ci-après définies :

- Le taux d'intérêt révisé (IP') de la Ligne du Prêt est déterminé selon la formule : $IP' = TP + MP$

où TP désigne le taux de l'Index de préfinancement retenu à la date de Révision et MP la marge fixe sur Index de préfinancement prévue à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** ».

En tout état de cause, la valeur de l'Index appliqué à chaque Ligne du Prêt ne saurait être négative, le cas échéant elle sera ramenée à 0 %.

Paraphes
CST



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

PHASE D'AMORTISSEMENT

Pour chaque Ligne du Prêt révisée selon la modalité « Double Révisibilité », le taux d'intérêt actuariel annuel (I) et le taux annuel de progressivité (P) indiqués à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** » et actualisés, comme indiqué ci-dessus, sont révisés à la Date de Début de la Phase d'Amortissement puis à chaque Date d'Echéance de la Ligne du Prêt, dans les conditions ci-après définies :

- Le taux d'intérêt révisé (I') de la Ligne du Prêt est déterminé selon la formule : $I' = T + M$

où T désigne le taux de l'Index en vigueur à la date de Révision et M la marge fixe sur Index prévue à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** » en vigueur à la Date d'Echéance de la Ligne du Prêt.

Le taux ainsi calculé correspond au taux actuariel annuel pour la Durée de la Ligne du Prêt restant à courir. Il s'applique au capital restant dû et, le cas échéant, à la part des intérêts dont le règlement a été différé.

- Le taux annuel de progressivité révisé (P') des échéances, est déterminé selon la formule : $P' = (1+I')(1+P) / (1+I) - 1$

Les taux révisés s'appliquent au calcul des échéances relatives à la Phase d'Amortissement restant à courir.

En tout état de cause, en Phase d'Amortissement ainsi qu'en Phase de Préfinancement éventuelle, le taux d'intérêt de chaque Ligne du Prêt ne saurait être négatif et le cas échéant sera ramené à 0 %.

SUBSTITUTION DE L'INDEX ET/OU AUTRE(S) INDICE(S) EN CAS DE DISPARITION DÉFINITIVE DE L'INDEX ET/OU AUTRE(S) INDICE(S)

L'Emprunteur reconnaît que les Index et les indices nécessaires à la détermination de la Courbe de Taux de Swap Euribor, de la Courbe de Taux de Swap Inflation et/ou le cas-échéant de la Courbe de Taux OAT sont susceptibles d'évoluer en cours d'exécution du présent Contrat.

En particulier,

- si un Index ou un indice nécessaire à la détermination de la Courbe de Taux de Swap Inflation, de la Courbe de Taux de Swap Euribor et/ou le cas-échéant de la Courbe de Taux OAT cesse d'être publié de manière permanente et définitive,

- s'il est publiquement et officiellement reconnu que ledit indice a cessé d'être représentatif du marché ou de la réalité économique sous-jacent qu'il entend mesurer ; ou

- si son administrateur fait l'objet d'une procédure de faillite ou de résolution ou d'un retrait d'agrément (ci-après désignés comme un « Evénement »),

le Prêteur désignera l'indice qui se substituera à ce dernier à compter de la disparition effective de l'indice affecté par un Evénement (ou à toute autre date antérieure déterminée par le Prêteur) parmi les indices de référence officiellement désignés ou recommandés, par ordre de priorité :

(1) par l'administrateur de l'indice affecté par un Evénement ;

(2) en cas de non désignation d'un successeur dans l'administration de l'indice affecté par un Evénement, par toute autorité compétente (en ce compris la Commission Européenne ou les pouvoirs publics) ; ou

(3) par tout groupe de travail ou comité mis en place ou constitué à la demande de l'une quelconque des entités visées au (1) ou au (2) ci-dessus comme étant le (ou les) indices de référence de substitution de l'indice affecté par un Evénement, étant précisé que le Prêteur se réserve le droit d'appliquer ou non la marge d'ajustement recommandée.

Le Prêteur, agissant de bonne foi, pourra en outre procéder à certains ajustements relatifs aux modalités de détermination et de décompte des intérêts afin de préserver l'équilibre économique des opérations réalisées entre l'Emprunteur et le Prêteur.

Paraphes
ESTH



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

En particulier, si l'Index Euribor est affecté par un Evènement, le Prêteur pourra substituer au Taux de Swap Euribor le taux fixe in fine qui sera échangé contre l'indice de substitution choisi. L'indice de substitution et les éventuels ajustements y afférents seront notifiés à l'Emprunteur.

Afin de lever toute ambiguïté, il est précisé que le présent paragraphe (Substitution de l'Index – disparition permanente et définitive de l'Index et/ou autres indices) et l'ensemble de ses stipulations s'appliqueront mutatis mutandis à tout taux successeur de l'Index initial et/ou des autres indices initiaux qui serait à son tour affecté par un Evènement.

ARTICLE 11 CALCUL ET PAIEMENT DES INTÉRÊTS

Les intérêts dus au titre de la période comprise entre deux Dates d'Echéances sont déterminés selon la ou les méthodes de calcul décrites ci-après.

Où (I) désigne les intérêts calculés à terme échu, (K) le capital restant dû au début de la période majoré, le cas échéant, du stock d'intérêts et (t) le taux d'intérêt annuel sur la période.

- Méthode de calcul selon un mode équivalent et une base « 30 / 360 » :

$$I = K \times [(1 + t)^{\text{"base de calcul"} - 1}]$$

La base de calcul « 30 / 360 » suppose que l'on considère que tous les mois comportent 30 jours et que l'année comporte 360 jours.

- Méthode de calcul selon un mode équivalent et une base « exact / 365 » :

$$I = K \times [(1 + t)^{\text{"base de calcul"} - 1}]$$

La base de calcul « exact / 365 » suppose que l'on prenne en compte le nombre exact de jours écoulés sur la période et que l'on considère que l'année comporte 365 jours.

Pour chaque Ligne du Prêt, les intérêts seront exigibles selon les conditions ci-après.

Si la Durée de la Phase de Préfinancement est inférieure à 12 mois, l'Emprunteur paie, dans les conditions définies à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** » et à la date d'exigibilité indiquée dans la mise en recouvrement adressée par le Prêteur, le montant des intérêts courus sur les Versements effectués entre la Date d'Effet et la Date Limite de Mobilisation, arrêtés à la Date de Début de la Phase d'Amortissement.

Le capital de la Ligne du Prêt, dont les caractéristiques financières sont précisées à l'Article précité, est constitué par la somme des Versements effectués à l'Emprunteur entre la Date d'Effet et la Date Limite de Mobilisation.

En outre, si la Durée de la Phase de Préfinancement est supérieure ou égale à 12 mois, l'Emprunteur a également la faculté d'opter pour le paiement des intérêts courus sur les Versements effectués entre la Date d'Effet et la Date Limite de Mobilisation et ce dans les conditions mentionnées ci-dessus. Cependant, il peut choisir la capitalisation desdits intérêts et ainsi consolider la Ligne du Prêt selon les caractéristiques financières précisées à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** ». Dans ce cas le capital de la Ligne du Prêt est constitué par la somme des Versements effectués à l'Emprunteur et des intérêts courus sur ces Versements entre la Date d'Effet et la Date Limite de Mobilisation.



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Si le choix de l'Emprunteur s'est porté sur la capitalisation des intérêts, ce dernier a la possibilité de solliciter du Prêteur la modification de cette modalité de règlement des intérêts de préfinancement afin de les payer en fin de Phase de Préfinancement.

Aussi, l'Emprunteur devra faire part au Prêteur de sa volonté de modifier ladite modalité de paiement, au plus tard deux mois avant la fin de la Date de Début de la Phase d'Amortissement. Dès lors que la nouvelle modalité de paiement de ces intérêts est prévue dans l'acte de garantie, cette modification ne donnera pas lieu à l'établissement d'un nouvel acte de garantie et sera formalisée sous la forme d'une lettre valant avenant. Par ailleurs, la modification de la modalité de règlement des intérêts de préfinancement fera l'objet de la perception d'une commission de réaménagement dans les conditions prévues à l'Article « **Commissions** ».

Pour chaque Ligne du Prêt comportant une Phase de Préfinancement, les intérêts dus au titre de chaque échéance seront déterminés selon les méthodes de calcul ci-dessus et compte tenu des modalités définies à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** ».

ARTICLE 12 AMORTISSEMENT ET REMBOURSEMENT DU CAPITAL

Pour chaque Ligne du Prêt, l'amortissement du capital se fera selon le ou les profils d'amortissements ci-après.

Lors de l'établissement du tableau d'amortissement d'une Ligne du Prêt avec un profil « échéance prioritaire (intérêts différés) », les intérêts et l'échéance sont prioritaires sur l'amortissement de la Ligne du Prêt. Ce dernier se voit déduit et son montant correspond à la différence entre le montant de l'échéance et celui des intérêts.

La séquence d'échéance est fonction du taux de progressivité des échéances mentionnées aux Articles « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** » et « **Détermination des Taux** ».

Si les intérêts sont supérieurs à l'échéance, alors la différence entre le montant des intérêts et de l'échéance constitue les intérêts différés. Le montant amorti au titre de la période est donc nul.

ARTICLE 13 RÈGLEMENT DES ÉCHÉANCES

L'Emprunteur paie, à chaque Date d'Echéance, le montant correspondant au remboursement du capital et au paiement des intérêts dus. Ce montant est déterminé selon les modalités définies à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** ».

Le tableau d'amortissement de chaque Ligne du Prêt indique le capital restant dû et la répartition des échéances entre capital et intérêts, et le cas échéant du stock d'intérêts, calculée sur la base d'un Versement unique réalisé en Date de Début de la Phase d'Amortissement.

Les paiements font l'objet d'un prélèvement automatique au bénéfice du Prêteur. Ce prélèvement est effectué conformément à l'autorisation reçue par le Prêteur à cet effet.

Les paiements sont effectués de sorte que les fonds parviennent effectivement dans les écritures comptables de la Caisse des Dépôts au plus tard le jour de l'échéance ou le premier jour ouvré suivant celui de l'échéance si ce jour n'est pas un jour ouvré.

Paraphes
CST



ARTICLE 14 COMMISSIONS, PENALITES ET INDEMNITES

Le présent Prêt n'est soumis à la perception d'aucune commission d'instruction.

L'Emprunteur sera redevable pour chaque Ligne du Prêt, en cas de modification de la Durée de la Phase de Préfinancement définie à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** » et/ou de la modalité de règlement des intérêts de préfinancement définie à l'Article « **Calcul et Paiement des intérêts** », d'une commission de réaménagement de cent euros (100 €) par Ligne du Prêt réaménagée.

Ladite commission sera prélevée par le Prêteur après réception de la lettre valant avenant formalisant la ou les modifications et après prise en compte de la ou des nouvelles caractéristiques financières.

ARTICLE 15 DÉCLARATIONS ET ENGAGEMENTS DE L'EMPRUNTEUR

15.1 Déclarations de l'Emprunteur :

L'Emprunteur déclare et garantit au Prêteur :

- avoir pris connaissance de ses obligations prévues à l'article 1112-1 du Code civil et avoir échangé à cette fin avec le Prêteur toutes les informations qu'il estimait, au regard de leur importance, déterminantes pour le consentement de l'autre Partie ;
- avoir pris connaissance de toutes les dispositions et pièces formant le Contrat et les accepter ;
- qu'il a la capacité de conclure et signer le Contrat auquel il est Partie, ayant obtenu toutes les autorisations nécessaires à cet effet, ainsi que d'exécuter les obligations qui en découlent ;
- qu'il renonce expressément à bénéficier d'un délai de rétractation à compter de la conclusion du contrat ;
- qu'il a une parfaite connaissance et compréhension des caractéristiques financières et des conditions de remboursement du Prêt et qu'il reconnaît avoir obtenu de la part du Prêteur, en tant que de besoin, toutes les informations utiles et nécessaires ;
- la conformité des décisions jointes aux originaux et rendues exécutoires ;
- la sincérité des documents transmis et notamment de la certification des documents comptables fournis et l'absence de toute contestation à leur égard ;
- qu'il n'est pas en état de cessation de paiement et ne fait l'objet d'aucune procédure collective ;
- qu'il n'a pas déposé de requête en vue de l'ouverture d'une procédure amiable le concernant ;
- l'absence de recours de quelque nature que ce soit à l'encontre de l'opération financée ;



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

15.2 Engagements de l'Emprunteur :

Sous peine de déchéance du terme de remboursement du Prêt, l'Emprunteur s'engage à :

- affecter les fonds exclusivement au projet défini à l'Article « **Objet du Prêt** » du Contrat. Cependant, l'utilisation des fonds par l'Emprunteur pour un objet autre que celui défini à l'Article précité ne saurait en aucun cas engager la responsabilité du Prêteur ;
- rembourser le Prêt aux Dates d'Echéances convenues ;
- assurer les immeubles, objet du présent financement, contre l'incendie et à présenter au Prêteur un exemplaire des polices en cours à première réquisition ;
- ne pas consentir, sans l'accord préalable du Prêteur, de Garantie sur le foncier et les immeubles financés, pendant toute la durée de remboursement du Prêt, à l'exception de celles qui pourraient être prises, le cas échéant, par le(s) garant(s) en contrepartie de l'engagement constaté par l'Article « **Garanties** » du Contrat ;
- obtenir tous droits immobiliers, permis et Autorisations nécessaires, s'assurer et /ou faire en sorte que celles-ci nécessaires ou requises pour réaliser l'opération sont délivrées et maintenues en vigueur ;
- justifier du titre définitif conforme conférant les droits réels immobiliers pour l'opération financée dans les cas où celui-ci n'a pas été préalablement transmis et conserver, sauf accord préalable écrit du Prêteur, la propriété de tout ou partie significative des biens financés par le Prêt ;
- souscrire et maintenir, le cas échéant, pendant toute la durée du chantier et jusqu'à l'achèvement des ouvrages financés par le Prêteur, une police d'assurance tous risques chantier, pour son compte et celui de tous les intervenants à la construction, garantissant les ouvrages en cours de construction contre tous dommages matériels, ainsi que la responsabilité de l'Emprunteur comme de tous les intervenants pour tous dommages aux avoisinants ou aux existants ;
- entretenir, réparer et renouveler les actifs utilisés dans le cadre de l'opération ;
- apporter, le cas échéant, les fonds propres nécessaires à l'équilibre financier de l'opération ;
- informer, le cas échéant, préalablement (et au plus tard dans le mois précédant l'évènement) le Prêteur et obtenir son accord sur tout projet :
 - de transformation de son statut, ou de fusion, absorption, scission, apport partiel d'actif, transfert universel de patrimoine ou toute autre opération assimilée ;
 - de modification relative à son actionnariat de référence et à la répartition de son capital social telle que cession de droits sociaux ou entrée au capital d'un nouvel associé/actionnaire ;
 - de signature ou modification d'un pacte d'associés ou d'actionnaires, et plus spécifiquement s'agissant des SA d'HLM au sens des dispositions de l'article L.422-2-1 du Code de la construction et de l'habitation ;
- maintenir, pendant toute la durée du Contrat, la vocation sociale de l'opération financée et justifier du respect de cet engagement par l'envoi, au Prêteur, d'un rapport annuel d'activité ;
- produire à tout moment au Prêteur, sur sa demande, les documents financiers et comptables des trois derniers exercices clos ainsi que, le cas échéant, un prévisionnel budgétaire ou tout ratio financier que le Prêteur jugera utile d'obtenir ;

Paraphes
CST



BANQUE des
TERRITOIRES



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

- fournir à la demande du Prêteur, les pièces attestant de la réalisation de l'objet du financement visé à l'Article « **Objet du Prêt** », ainsi que les documents justifiant de l'obtention de tout financement permettant d'assurer la pérennité du caractère social de l'opération financée ;
- fournir au Prêteur, dans les deux années qui suivent la date d'achèvement des travaux, le prix de revient définitif de l'opération financée par le Prêt ;
- tenir des écritures comptables de toutes les transactions financières et dépenses faites dans le cadre de l'opération financée et conserver lesdits livres comptables ;
- fournir, soit sur sa situation, soit sur les projets financés, tout renseignement et document budgétaire ou comptable à jour que le Prêteur peut être amené à lui réclamer notamment, une prospective actualisée mettant en évidence sa capacité à moyen et long terme à faire face aux charges générées par le projet, et à permettre aux représentants du Prêteur de procéder à toutes vérifications qu'ils jugeraient utiles ;
- informer, le cas échéant, le Prêteur sans délai, de toute décision tendant à déferer les délibérations de l'assemblée délibérante de l'Emprunteur autorisant le recours au Prêt et ses modalités devant toute juridiction, de même que du dépôt de tout recours à l'encontre d'un acte détachable du Contrat ;
- informer, le cas échéant, le Prêteur, sans délai, de l'ouverture d'une procédure amiable à sa demande ou de l'ouverture d'une procédure collective à son égard, ainsi que de la survenance de toute procédure précontentieuse, contentieuse, arbitrale ou administrative devant toute juridiction ou autorité quelconque ;
- informer préalablement, le cas échéant, le Prêteur de tout projet de nantissement de ses parts sociales ou actions ;
- informer, dès qu'il en a connaissance, le Prêteur de la survenance de tout évènement visé à l'article « **Remboursements Anticipés et Leurs Conditions Financières** » ;
- informer le Prêteur dès qu'il en a connaissance, de tout évènement susceptible de retarder le démarrage de l'opération financée, d'en suspendre momentanément ou durablement voire d'en annuler la réalisation, ou d'en modifier le contenu ;
- informer le Prêteur de la date d'achèvement des travaux, par production de la déclaration ad hoc, dans un délai maximum de trois mois à compter de celle-ci ;
- respecter les dispositions réglementaires applicables aux logements locatifs sociaux et transmettre au Prêteur, en cas de réalisation de logements locatifs sociaux sur le(s) bien(s) immobilier(s) financé(s) au moyen du Prêt, la décision de subvention ou d'agrément ouvrant droit à un financement de la Caisse des Dépôts ou d'un établissement de crédit ayant conclu une convention avec celle-ci ;
- rembourser la Ligne du Prêt CPLS octroyée par le Prêteur, en complément du financement de l'opération objet du présent Prêt, dans le cas où la Ligne du Prêt PLS ferait l'objet d'un remboursement anticipé, total ou partiel, volontaire ou obligatoire.



ARTICLE 16 GARANTIES

Le remboursement du capital et le paiement des intérêts ainsi que toutes les sommes contractuellement dues ou devenues exigibles au titre du présent contrat sont garantis comme suit :

Type de Garantie	Dénomination du garant / Désignation de la Garantie	Quotité Garantie (en %)
Collectivités locales	COMMUNE D AIX LES BAINS	50,00
Collectivités locales	DEPARTEMENT DE LA SAVOIE	50,00

Les Garants du Prêt s'engagent, pendant toute la durée du Prêt, au cas où l'Emprunteur, pour quelque motif que ce soit, ne s'acquitterait pas de toutes sommes contractuellement dues ou devenues exigibles, à effectuer le paiement en son lieu et place et sur simple demande du Prêteur, sans pouvoir exiger que celui-ci discute au préalable les biens de l'Emprunteur défaillant.

Les engagements de ces derniers sont réputés conjoints, de telle sorte que la Garantie de chaque Garant est due pour la totalité du Prêt à hauteur de sa quote-part expressément fixée aux termes de l'acte portant Garantie au Prêt.

ARTICLE 17 REMBOURSEMENTS ANTICIPÉS ET LEURS CONDITIONS FINANCIÈRES

Tout remboursement anticipé devra être accompagné du paiement, le cas échéant, des intérêts différés correspondants. Ce montant sera calculé au prorata des capitaux remboursés en cas de remboursement partiel.

Tout remboursement anticipé doit être accompagné du paiement des intérêts courus contractuels correspondants.

Le paiement des intérêts courus sur les sommes ainsi remboursées par anticipation, sera effectué dans les conditions définies à l'Article « **Calcul et Paiement des Intérêts** ».

Le remboursement anticipé partiel ou total du Prêt, qu'il soit volontaire ou obligatoire, donnera lieu, au règlement par l'Emprunteur d'une indemnité dont les modalités de calcul sont détaillées selon les différents cas, au sein du présent Article.

L'indemnité perçue par le Prêteur est destinée à compenser le préjudice financier résultant du remboursement anticipé du Prêt avant son terme, au regard de la spécificité de la ressource prêtée et de son remplacement sur les marchés financiers.

L'Emprunteur reconnaît avoir été informé des conditions financières des remboursements anticipés et en accepte les dispositions.

17.1 REMBOURSEMENTS ANTICIPÉS VOLONTAIRES

17.1.1 Conditions des demandes de remboursements anticipés volontaires

En Phase de Préfinancement l'Emprunteur a la faculté d'effectuer, pour chaque Ligne du Prêt, des remboursements anticipés volontaires totaux ou partiels dès le premier Versement et pendant toute la Durée de la Phase de Préfinancement. Ces derniers sont pris en compte dès la Date de Début de la Phase d'Amortissement si le Versement effectif des fonds est constaté dans les écritures comptables de la Caisse des Dépôts au moins deux mois avant cette date.

Paraphes

CSF FH



BANQUE des
TERRITOIRES



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Pour chaque Ligne du Prêt comportant une indemnité actuarielle, dont les modalités de calculs sont stipulées ci-après, l'Emprunteur a la faculté d'effectuer, en Phase d'amortissement, des remboursements anticipés volontaires totaux ou partiels à chaque Date d'Echéance moyennant un préavis de quarante cinq (45) jours calendaires avant la date de remboursement anticipé volontaire souhaitée. Les remboursements anticipés volontaires sont pris en compte pour l'échéance suivante si le Versement effectif des sommes est constaté dans les écritures comptables de la Caisse des Dépôts au moins deux mois avant cette échéance.

La date du jour de calcul des sommes dues est fixée quarante (40) jours calendaires avant la date de remboursement anticipé volontaire souhaitée.

Toute demande de remboursement anticipé volontaire notifiée conformément à l'Article « **Notifications** » doit indiquer, pour chaque Ligne du Prêt, la date à laquelle doit intervenir le remboursement anticipé volontaire, le montant devant être remboursé par anticipation et préciser la (ou les) Ligne(s) du Prêt sur laquelle (ou lesquelles) ce(s) remboursement(s) anticipé(s) doit(doivent) intervenir.

Le Prêteur lui adressera, trente cinq (35) jours calendaires avant la date souhaitée pour le remboursement anticipé volontaire, le montant de l'indemnité de remboursement anticipé volontaire calculé selon les modalités détaillées ci-après au présent article.

L'Emprunteur devra confirmer le remboursement anticipé volontaire par courriel ou par télécopie, selon les modalités définies à l'Article « **Notifications** », dans les cinq (5) jours calendaires qui suivent la réception du calcul de l'indemnité de remboursement anticipé volontaire.

Sa confirmation vaut accord irrévocable des Parties sur le montant total du remboursement anticipé volontaire et du montant de l'indemnité.

17.1.2 Conditions financières des remboursements anticipés volontaires

Les conditions financières des remboursements anticipés volontaires définies ci-dessous et applicables à chaque Ligne du Prêt sont détaillées à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** ».

Les remboursements anticipés volontaires effectués en cours de Phase de Préfinancement donnent lieu à perception d'une indemnité égale à celle perçue en cas de remboursements anticipés volontaires en cours de Phase d'Amortissement.

Durant la Phase d'Amortissement, les remboursements anticipés volontaires donnent également lieu à la perception, par le Prêteur, d'une indemnité actuarielle dont le montant sera égal à la différence, uniquement lorsque celle-ci est positive, entre la « **Valeur de Marché de la Ligne du Prêt** » et le montant du capital remboursé par anticipation, augmenté des intérêts courus non échus dus à la date du remboursement anticipé.

En cas de remboursement anticipé partiel, les échéances ultérieures sont recalculées, par application des caractéristiques en vigueur à la date du remboursement, sur la base, d'une part, du capital restant dû majoré, le cas échéant, des intérêts différés correspondants et, d'autre part, de la durée résiduelle du Prêt.



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

17.2 REMBOURSEMENTS ANTICIPÉS OBLIGATOIRES

17.2.1 Premier cas entraînant un remboursement anticipé obligatoire

Toutes sommes contractuellement dues au Prêteur au titre du Contrat deviendront immédiatement exigibles en cas de :

- tout impayé à Date d'Echéance, ces derniers entraîneront également l'exigibilité d'intérêts moratoires ;
- perte par l'Emprunteur de sa qualité le rendant éligible au Prêt ;
- dévolution du bien financé à une personne non éligible au Prêt et/ou non agréée par le Prêteur en raison de la dissolution, pour quelque cause que ce soit, de l'organisme Emprunteur ;
- vente de logement faite par l'Emprunteur au profit de personnes morales ne contractualisant pas avec la Caisse des Dépôts pour l'acquisition desdits logements ;
- non respect par l'Emprunteur des dispositions légales et réglementaires applicables aux logements locatifs sociaux ;
- non utilisation des fonds empruntés conformément à l'objet du Prêt tel que défini à l'Article «**Objet du Prêt**» du Contrat ;
- non respect de l'un des engagements de l'Emprunteur énumérés à l'Article «**Déclarations et Engagements de l'Emprunteur**», ou en cas de survenance de l'un des événements suivants :
 - dissolution, liquidation judiciaire ou amiable, plan de cession de l'Emprunteur ou de l'un des associés de l'Emprunteur dans le cadre d'une procédure collective ;
 - la(les) Garantie(s) octroyée(s) dans le cadre du Contrat, a(ont) été rapportée(s), cesse(nt) d'être valable(s) ou pleinement efficace(s), pour quelque cause que ce soit.
- Fausse déclaration de l'Emprunteur ayant permis d'obtenir l'octroi du Prêt ;

Les cas de remboursements anticipés obligatoires ci-dessus donneront lieu au paiement par l'Emprunteur d'une pénalité égale à 7 % du montant total des sommes exigibles par anticipation.

17.2.2 Deuxième cas entraînant un remboursement anticipé obligatoire

Toutes sommes contractuellement dues au Prêteur au titre du Contrat deviendront immédiatement exigibles dans les cas suivants :

- cession, démolition ou destruction du bien immobilier financé par le Prêt, sauf dispositions législatives ou réglementaires contraires ou renonciation expresse du Prêteur ;
- transfert, démembrement ou extinction, pour quelque motif que ce soit, des droits réels immobiliers détenus par l'Emprunteur sur le bien financé ;
- action judiciaire ou administrative tendant à modifier ou à annuler les autorisations administratives nécessaires à la réalisation de l'opération ;
- modification du statut juridique, du capital (dans son montant ou dans sa répartition), de l'actionnaire de référence, du pacte d'actionnaires ou de la gouvernance de l'Emprunteur, n'ayant pas obtenu l'accord préalable du Prêteur ;

Paraphes
CST



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

- nantissement des parts sociales ou actions de l'Emprunteur.

Les cas de remboursements anticipés obligatoires ci-dessus donneront lieu au paiement par l'Emprunteur d'une indemnité égale à un semestre d'intérêts sur les sommes remboursées par anticipation, calculée au taux du Prêt en vigueur à la date du remboursement anticipé.

17.2.3 Troisième cas entraînant un remboursement anticipé obligatoire

L'Emprunteur s'oblige, au plus tard dans les deux (2) années qui suivent la date de déclaration d'achèvement des travaux ou dans l'année qui suit l'élaboration de la fiche de clôture d'opération, à rembourser les sommes trop perçues, au titre du Contrat, lorsque :

- le montant total des subventions obtenues est supérieur au montant initialement mentionné dans le plan de financement de l'opération ;
- le prix de revient définitif de l'opération est inférieur au prix prévisionnel ayant servi de base au calcul du montant du Prêt.

A défaut de remboursement dans ces délais une indemnité, égale à celle perçue en cas de remboursements anticipés volontaires, sera due sur les sommes trop perçues remboursées par anticipation.

Donnent lieu au seul paiement des intérêts contractuels courus correspondants, les cas de remboursements anticipés suivants :

- vente de logement faite par l'Emprunteur au profit de personnes physiques ;
- vente de logement faite par l'Emprunteur au profit de personnes morales contractualisant avec la Caisse des Dépôts, dans les conditions d'octroi de cette dernière, pour l'acquisition desdits logements ;
- démolition pour vétusté et/ou dans le cadre de la politique de la ville (Zone ANRU).

ARTICLE 18 RETARD DE PAIEMENT - INTÉRÊTS MORATOIRES

Toute somme due au titre de chaque Ligne du Prêt indexée sur Livret A, non versée à la date d'exigibilité, porte intérêt de plein droit, dans toute la mesure permise par la loi, à compter de cette date, au taux du Livret A majoré de 6 % (600 points de base).

La date d'exigibilité des sommes remboursables par anticipation s'entend de la date du fait générateur de l'obligation de remboursement, quelle que soit la date à laquelle ce fait générateur a été constaté par le Prêteur.

La perception des intérêts de retard mentionnés au présent article ne constituera en aucun cas un octroi de délai de paiement ou une renonciation à un droit quelconque du Prêteur au titre du Contrat.

Sans préjudice de leur exigibilité à tout moment, les intérêts de retard échus et non-payés seront capitalisés avec le montant impayé, s'ils sont dus pour au moins une année entière au sens de l'article 1343-2 du Code civil.

Paraphes
CST



ARTICLE 19 DISPOSITIONS DIVERSES

19.1 Non renonciation

Le Prêteur ne sera pas considéré comme ayant renoncé à un droit au titre du Contrat ou de tout document s'y rapportant du seul fait qu'il s'abstient de l'exercer ou retarde son exercice.

L'exercice partiel d'un droit ne sera pas un obstacle à son exercice ultérieur, ni à l'exercice, plus généralement, des droits et recours prévus par toute réglementation.

19.2 Imprévision

Sans préjudice des autres stipulations du Contrat, chacune des Parties convient que l'application des dispositions de l'article 1195 du Code civil à ses obligations au titre du présent contrat est écartée et reconnaît qu'elle ne sera pas autorisée à se prévaloir des dispositions de l'article 1195 dudit code.

19.3 Nullité

Même si l'une des clauses ou stipulations du Contrat est réputée, en tout ou partie, nulle ou caduque, la validité du Contrat n'est pas affectée.

19.4 Lutte contre le Blanchiment de Capitaux et le Financement du Terrorisme (LCB-FT) et lutte anti-corruption (LAC)

L'Emprunteur déclare que lui-même, ses filiales, leurs représentants, mandataires sociaux, dirigeants ou représentants légaux et agents ou employés respectifs ne se sont comportés d'une manière susceptible d'enfreindre les Réglementations relatives à la lutte contre le blanchiment de capitaux, et de financement du terrorisme (LCB-FT), ou aux normes en matière de lutte anti-corruption (LAC) qui leur sont applicables.

En outre, l'Emprunteur a pris et maintient toutes les mesures nécessaires et a notamment adopté et met en oeuvre des procédures et lignes de conduite adéquates afin de prévenir toute violation de ces lois, réglementations et règles.

L'Emprunteur s'engage :

(i) à ne pas utiliser, directement ou indirectement, tout ou partie du produit du Prêt pour prêter, apporter ou mettre à disposition d'une quelconque manière ledit produit à toute personne ou entité ayant pour effet d'entraîner un non-respect des Réglementations relatives à la LCB-FT ou à la LAC.

(ii) à informer sans délai le Prêteur ou l'établissement gestionnaire du Prêteur le cas échéant, de toute plainte, action, procédure, mise en demeure ou investigation relative à une violation des lois et/ou réglementations en matière de LCB-FT ou de LAC concernant une des personnes susmentionnées.

En vertu des dispositions légales et réglementaires en vigueur relatives à LCB-FT et des sanctions pénales y attachées, le Prêteur a l'obligation de maintenir une connaissance actualisée de l'Emprunteur, de s'informer de l'identité véritable des personnes au bénéfice desquelles les opérations sont réalisées le cas échéant (bénéficiaires effectifs) et de s'informer auprès de l'Emprunteur lorsqu'une opération lui apparaît inhabituelle en raison notamment de ses modalités ou de son montant ou de son caractère exceptionnel. A ce titre, le Prêteur, ou l'établissement gestionnaire du Prêteur le cas échéant, sera notamment tenu de déclarer les sommes ou opérations pouvant provenir de toute infraction passible d'une peine privative de liberté supérieure à un an ou qui pourraient participer au financement du terrorisme.

Paraphes
CST



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Dans le respect des lois et réglementations en vigueur, pendant toute la durée du Contrat de Prêt, l'Emprunteur (i) est informé que, pour répondre à ses obligations légales, le Prêteur, ou l'établissement gestionnaire du Prêteur le cas échéant, met en oeuvre des traitements de surveillance ayant pour finalité la LCB-FT, (ii) s'engage à communiquer à première demande au Prêteur, ou à l'établissement gestionnaire du Prêteur le cas échéant, tout document ou information nécessaires aux fins de respecter toute obligation qui lui est imposée par toute disposition légale ou réglementaire relative à la LCB-FT, (iii) s'engage à ce que les informations communiquées soient exactes, complètes et à jour et (iv) reconnaît que l'effet des règles ou décisions des autorités françaises, internationales ou étrangères peuvent affecter, suspendre ou interdire la réalisation de certaines opérations.

19.5 Sanctions internationales

L'Emprunteur déclare que lui-même, ses filiales, leurs représentants, mandataires sociaux, dirigeants ou représentants légaux et agents ou employés respectifs (i) ne sont actuellement pas visés par les, ou soumis aux, Réglementations Sanctions, (ii) ne sont actuellement pas situés, organisés ou résidents dans un pays ou territoire qui est visé par ou soumis à, ou dont le gouvernement est visé par ou soumis à, l'une des Réglementations Sanctions et/ou (iii) ne sont pas engagés dans des activités qui seraient interdites par les Réglementations Sanctions.

L'Emprunteur s'engage à respecter l'ensemble des Réglementations Sanctions et à ne pas utiliser, prêter, investir, ou mettre autrement à disposition le produit du prêt (i) dans un Pays Sanctionné ou (ii) d'une manière qui entraînerait une violation par l'Emprunteur des Réglementations Sanctions.

L'Emprunteur s'engage à informer sans délai le Prêteur ou l'établissement gestionnaire du Prêteur le cas échéant, de tout soupçon ou connaissance qu'il pourrait avoir sur le fait que l'une des personnes susmentionnées est en violation des Réglementations Sanctions.

19.6 Cession

L'Emprunteur ne pourra en aucun cas céder ni transférer l'un quelconque de ses droits ou de l'ensemble de ses droits ou obligations en vertu du présent contrat sans avoir au préalable obtenu l'accord écrit du Prêteur.

Le Prêteur pourra, après avoir informé l'Emprunteur, céder ou transférer tout ou partie des droits ou obligations découlant du présent contrat.

ARTICLE 20 DROITS ET FRAIS

L'Emprunteur prend à sa charge les droits et frais présents et futurs qui peuvent résulter du Contrat et notamment les frais de gestion et les commissions prévues à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** » et, le cas échéant, à l'Article « **Commissions, pénalités et indemnités** ».

Les frais de constitution des Garanties, de réalisation des formalités de publicité éventuelles et les frais liés à leur renouvellement seront supportés par l'Emprunteur.

Les impôts et taxes présents et futurs, de quelque nature que ce soit, et qui seraient la suite ou la conséquence du Prêt seront également acquittés par l'Emprunteur ou remboursés au Prêteur en cas d'avance par ce dernier, et définitivement supportés par l'Emprunteur.



ARTICLE 21 NOTIFICATIONS ET DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL

Toutes les communications entre l'Emprunteur et le Prêteur (y compris les demandes de Prêt(s)) peuvent être effectuées soit par courriel soit via le site www.banquedesterritoires.fr par un représentant de l'Emprunteur dûment habilité. A cet égard, l'Emprunteur reconnaît que toute demande ou notification émanant de son représentant dûment habilité et transmise par courriel ou via le site indiqué ci-dessus l'engagera au même titre qu'une signature originale et sera considérée comme valable, même si, pour la bonne forme, une lettre simple de confirmation est requise.

Par ailleurs, l'Emprunteur est avisé que les informations résultant de la législation et de la réglementation concernant les données personnelles, et notamment, le règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du Traitement des Données à caractère personnel et à la libre circulation de ces Données, applicable à compter du 25 mai 2018 (ci-après, « le RGPD »), font l'objet d'une notice, consultable sur le site www.banquedesterritoires.fr/donnees-personnelles.

ARTICLE 22 ÉLECTION DE DOMICILE ET ATTRIBUTION DE COMPÉTENCE

Le Contrat est soumis au droit français.

Pour l'entière exécution des présentes et de leur suite, les Parties font élection de domicile, à leurs adresses ci-dessus mentionnées.

En cas de différends sur l'interprétation ou l'exécution des présentes, les Parties s'efforceront de trouver de bonne foi un accord amiable.

A défaut d'accord trouvé, tout litige sera soumis aux tribunaux compétents dans le ressort des juridictions du second degré de Paris.



BANQUE des
TERRITOIRES



CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Fait en autant d'originaux que de signataires,

Le, 10 juin 2024

Pour l'Emprunteur,

Civilité :

Nom / Prénom : HAINAUT Fabrice

Qualité : Directeur général

Dûment habilité(e) aux présentes

Le, 15 Mai 2024

Pour la Caisse des Dépôts,

Civilité : **Corinne STEINBRECHER**

Nom / Prénom :

Qualité :

Dûment habilité(e) aux présentes **Directrice Territoriale**

Cachet et Signature :



Le Directeur Général
Fabrice HAINAUT

Cachet et Signature :



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°165/ 2024

**L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE**

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

165. AFFAIRES FINANCIÈRES

Approbation de la garantie d'emprunt de la Ville au bénéfice de OPAC SAVOIE pour l'acquisition en VEFA de 7 logements locatifs – Boulevard des Côtes à Aix-les-Bains

Alain MOUGNIOTTE est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

VU la demande formulée par OPAC SAVOIE tendant à obtenir la garantie de la Ville d'Aix-les-Bains à hauteur de 50 % d'un emprunt d'un montant total de 816.432 euros, finançant l'acquisition en VEFA de 7 logements locatifs – Boulevard des Côtes à Aix-les-Bains,

VU les articles L.2252-1 et L.2252-2 du Code Général des Collectivités Territoriales,

VU l'article 2305 du Code Civil,

VU le contrat de prêt n° 159864 en annexe signé entre OPAC SAVOIE, ci-après l'emprunteur et la Caisse des Dépôts et Consignations,

VU l'intérêt de la construction de logements locatifs sur la commune,

VU le caractère social des logements acquis par OPAC SAVOIE,

VU l'examen de la question par la commission n° 1 du 17 septembre 2024,

DÉLIBÈRE

Article 1 :

L'assemblée délibérante de la Ville d'Aix-les-Bains accorde sa garantie à hauteur de 50 % pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 816.432 euros souscrit par l'emprunteur auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations, selon les caractéristiques financières et aux charges et conditions du contrat de prêt n° 159864 constitué de 7 lignes du prêt.

La garantie de la collectivité est accordée à hauteur de la somme en principal de 408.216 euros augmentée de l'ensemble des sommes pouvant être dues au titre du contrat de prêt.

Ledit contrat est joint en annexe et fait partie intégrante de la présente délibération.

Article 2 : la garantie est apportée aux conditions suivantes :

La garantie de la collectivité est accordée pour la durée totale du prêt jusqu'au complet remboursement de celui-ci et porte sur l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

Sur notification de l'impayé par lettre recommandée de la Caisse des Dépôts et Consignations, la collectivité s'engage dans les meilleurs délais à se substituer à l'emprunteur pour son paiement en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

Article 3 :

Le conseil municipal s'engage pendant toute la durée du prêt à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges de ce prêt.

Article 4 :

Le conseil municipal autorise le maire à signer la convention à intervenir avec le Conseil Départemental de la Savoie et tous documents relatifs à ce contrat.

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR :

- **TRANSCRIT** l'exposé en délibération,
- **APPROUVE** la garantie d'emprunt de la Ville au bénéfice de OPAC Savoie pour l'acquisition en VEFA de 7 logements locatifs – Boulevard des Côtes à Aix-les-Bains,
- **S'ENGAGE** à garantir les prêts que OPAC Savoie sera appelé à contracter pour la réalisation de cette opération,

- **AUTORISE** le maire ou son représentant à établir tout acte nécessaire à la mise au point de ce dossier et à signer toutes les pièces relatives au dossier dont la convention de financement à venir avec le Conseil Départemental de la Savoie.

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2026
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2026
Exécutoire le : 08.10.2026

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du ..08.10.2026..»

Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:42

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-22279.xml; 073-217300086-20240924-24092024_165-DE-1-2_22610.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 2

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_165

Objet acte: Délibération 165 - Garantie d'emprunt de la ville au bénéfice de l'OPAC - Bd des Côtes

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 7.3.3-Garanties d'emprunt

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_165-DE

Rapport d'erreur(s):

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

CONTRAT DE PRÊT

N° 160238

Entre

**CDC HABITAT SOCIAL SOCIETE ANONYME D'HABITATIONS A LOYER MODERE - n°
000060794**

Et

LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

CONTRAT DE PRÊT

Entre

CDC HABITAT SOCIAL SOCIETE ANONYME D'HABITATIONS A LOYER MODERE, SIREN n°: 552046484, sis(e) 33 AV PIERRE MENDES FRANCE 75013 PARIS,

Ci-après indifféremment dénommé(e) « **CDC HABITAT SOCIAL SOCIETE ANONYME D'HABITATIONS A LOYER MODERE** » ou « **l'Emprunteur** »,

DE PREMIÈRE PART,

et :

LA CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS, établissement spécial créé par la loi du 28 avril 1816, codifiée aux articles L. 518-2 et suivants du Code monétaire et financier, sise 56 rue de Lille, 75007 PARIS,

Ci-après indifféremment dénommée « **la Caisse des Dépôts** », « **la CDC** » ou « **le Prêteur** »

DE DEUXIÈME PART,

Indifféremment dénommé(e)s « **les Parties** » ou « **la Partie** »

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

PRÉAMBULE

La Caisse des Dépôts et ses filiales constituent un groupe public au service de l'intérêt général et du développement économique du pays : la Caisse des Dépôts assure ses missions d'intérêt général en appui des politiques publiques, nationales et locales, notamment au travers de sa direction, la Banque des Territoires (ci-après « Banque des Territoires »).

La Banque des Territoires accompagne les grandes évolutions économiques et sociétales du pays. Ses priorités s'inscrivent en soutien des grandes orientations publiques au service de la croissance, de l'emploi et du développement économique et territorial du pays.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

SOMMAIRE

ARTICLE 1	OBJET DU PRÊT	P.5
ARTICLE 2	PRÊT	P.5
ARTICLE 3	DURÉE TOTALE	P.5
ARTICLE 4	TAUX EFFECTIF GLOBAL	P.5
ARTICLE 5	DÉFINITIONS	P.6
ARTICLE 6	CONDITIONS DE PRISE D'EFFET ET DATE LIMITE DE VALIDITÉ DU CONTRAT	P.9
ARTICLE 7	CONDITIONS SUSPENSIVES AU VERSEMENT DE CHAQUE LIGNE DU PRÊT	P.10
ARTICLE 8	MISE À DISPOSITION DE CHAQUE LIGNE DU PRÊT	P.11
ARTICLE 9	CARACTÉRISTIQUES FINANCIÈRES DE CHAQUE LIGNE DU PRÊT	P.12
ARTICLE 10	DÉTERMINATION DES TAUX	P.13
ARTICLE 11	CALCUL ET PAIEMENT DES INTÉRÊTS	P.14
ARTICLE 12	AMORTISSEMENT ET REMBOURSEMENT DU CAPITAL	P.15
ARTICLE 13	RÈGLEMENT DES ÉCHÉANCES	P.15
ARTICLE 14	COMMISSIONS, PENALITES ET INDEMNITES	P.15
ARTICLE 15	DÉCLARATIONS ET ENGAGEMENTS DE L'EMPRUNTEUR	P.16
ARTICLE 16	GARANTIES	P.19
ARTICLE 17	REMBOURSEMENTS ANTICIPÉS ET LEURS CONDITIONS FINANCIÈRES	P.19
ARTICLE 18	RETARD DE PAIEMENT - INTÉRÊTS MORATOIRES	P.22
ARTICLE 19	DISPOSITIONS DIVERSES	P.22
ARTICLE 20	DROITS ET FRAIS	P.24
ARTICLE 21	NOTIFICATIONS ET DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL	P.24
ARTICLE 22	ÉLECTION DE DOMICILE ET ATTRIBUTION DE COMPÉTENCE	P.25
ANNEXE	CONFIRMATION D'AUTORISATION DE PRÉLÈVEMENT AUTOMATIQUE	
L' ANNEXE EST UNE PARTIE INDISSOCIABLE DU PRÉSENT CONTRAT DE PRÊT		

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

ARTICLE 1 OBJET DU PRÊT

Le présent Contrat est destiné au financement de l'opération VILLA BERGAME ULS - AIX LES BAINS, Parc social public, Acquisition en VEFA de 28 logements situés chemin de l'Épervier 73100 AIX-LES-BAINS.

ARTICLE 2 PRÊT

Le Prêteur consent à l'Emprunteur qui l'accepte, un Prêt d'un montant maximum d'un million deux-cent-dix-neuf mille huit-cent-soixante-trois euros (1 219 863,00 euros) constitué de 3 Lignes du Prêt.

Ce Prêt est destiné au financement de l'opération visée à l'Article « **Objet du Prêt** » et selon l'affectation suivante :

- CPLS Complémentaire au PLS 2024, d'un montant de deux-cent-quarante-et-un mille sept-cent-quarante-deux euros (241 742,00 euros) ;
- PLS PLSSD 2024, d'un montant de trois-cent-quatorze mille cinquante-sept euros (314 057,00 euros) ;
- PLUS, d'un montant de six-cent-soixante-quatre mille soixante-quatre euros (664 064,00 euros) ;

Le montant de chaque Ligne du Prêt ne pourra en aucun cas être dépassé et il ne pourra pas y avoir de fongibilité entre chaque Ligne du Prêt.

ARTICLE 3 DURÉE TOTALE

Le Contrat entre en vigueur suivant les dispositions de l'Article « **Conditions de Prise d'Effet et Date Limite de Validité du Contrat** » pour une durée totale allant jusqu'au paiement de la dernière échéance du Prêt. Le présent Contrat n'est en aucun cas susceptible de renouvellement ou reconduction tacite.

ARTICLE 4 TAUX EFFECTIF GLOBAL

Le Taux Effectif Global (TEG) ainsi que le taux de période applicable au Prêt, figurant à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** », sont donnés en respect des dispositions de l'article L. 313-4 du Code monétaire et financier.

Le TEG de chaque Ligne du Prêt est calculé pour leur durée totale sans remboursement anticipé, sur la base du taux d'intérêt initial auquel s'ajoutent les frais, commissions ou rémunérations de toute nature, directs ou indirects, nécessaires à l'octroi du Prêt.

L'Emprunteur reconnaît que, conformément à la réglementation en vigueur, le TEG susmentionné, calculé selon un mode proportionnel au taux de période établi à partir d'une période de mois normalisés et rapporté à une année civile, est fourni en tenant compte de l'ensemble des commissions, rémunérations et frais, dont les frais de garantie, supportés par l'Emprunteur et portés à la connaissance du Prêteur lors de l'instruction de chaque Ligne du Prêt.

L'Emprunteur reconnaît avoir procédé personnellement à toutes les estimations et investigations qu'il considère nécessaires pour apprécier le coût total de chaque Ligne du Prêt et reconnaît avoir obtenu tous les renseignements nécessaires de la part du Prêteur.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Pour l'avenir, le Prêteur et l'Emprunteur reconnaissent expressément pour chaque Ligne du Prêt que :

- le TEG du fait des particularités de taux notamment en cas de taux variable, ne peut être fourni qu'à titre indicatif ;
- le calcul est effectué sur l'hypothèse d'un unique Versement, à la date de signature du Contrat qui vaut, pour les besoins du calcul du TEG, date de début d'amortissement théorique du Prêt.

Toutefois, ce TEG indicatif ne saurait être opposable au Prêteur en cas de modification des informations portées à sa connaissance.

Les éventuels frais de garantie, visés ci-dessus, sont intégrés pour le calcul du TEG sur la base du montage de garantie prévu à l'Article « **Garanties** ».

ARTICLE 5 DÉFINITIONS

Pour l'interprétation et l'application du Contrat, les termes et expressions ci-après auront la signification suivante :

Les « **Autorisations** » désignent tout agrément, permis, certificat, autorisation, licence, approbation, notariation ou enregistrement.

Le « **Contrat** » désigne le présent Contrat de Prêt, son annexe et ses éventuels avenants.

La « **Courbe de Taux de Swap Euribor** » désigne la courbe formée par la structure par termes des Taux de Swap Euribor.

En cas d'absence de publication de ces taux pour une maturité donnée, la Courbe de Taux de Swap Euribor sera déterminée par interpolation linéaire réalisée à partir des Taux de Swap Euribor (taux swap « ask ») publiés pour une durée immédiatement inférieure et de ceux publiés pour une durée immédiatement supérieure.

La « **Courbe de Taux de Swap Inflation** » désigne la courbe formée par la structure par termes des Taux de Swap Inflation.

En cas d'absence de publication de ces taux pour une maturité donnée, la Courbe de Taux de Swap Inflation sera déterminée par interpolation linéaire réalisée à partir des Taux de Swap Inflation (taux swap « ask ») publiés pour une durée immédiatement inférieure et de ceux publiés pour une durée immédiatement supérieure.

La « **Date de Début de la Phase d'Amortissement** » correspond au premier jour du mois suivant la Date d'Effet du Contrat additionnée, dans le cas d'une Ligne du Prêt avec une Phase de Préfinancement, de la Durée de la Phase de Préfinancement.

Les « **Dates d'Échéances** » correspondent, pour une Ligne du Prêt, aux dates de paiement des intérêts et/ou de remboursement du capital pendant la Phase d'Amortissement.

Selon la périodicité choisie, la date des échéances est déterminée à compter de la Date de Début de la Phase d'Amortissement.

La « **Date d'Effet** » du Contrat est la date de réception, par le Prêteur, du Contrat signé par l'ensemble des Parties et ce, dès lors que la (ou les) condition(s) stipulée(s) à l'Article « **Conditions de Prise d'Effet et Date Limite de Validité du Contrat** » a (ont) été remplie(s).

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

La « **Date Limite de Mobilisation** » correspond à la date de fin de la Phase de Mobilisation d'une Ligne du Prêt et est fixée soit deux mois avant la date de première échéance si la Ligne du Prêt ne comporte pas de Phase de Préfinancement, soit au terme de la Durée de la Phase de Préfinancement si la Ligne du Prêt comporte une Phase de Préfinancement.

La « **Durée de la Ligne du Prêt** » désigne, pour chaque Ligne du Prêt, la durée comprise entre la Date de Début de la Phase d'Amortissement et la dernière Date d'Echéance.

La « **Durée totale du Prêt** » désigne la durée comprise entre le premier jour du mois suivant sa Date d'Effet et la dernière Date d'Echéance.

La « **Durée de la Phase d'Amortissement de la Ligne du Prêt** » désigne la durée comprise entre la Date de Début de la Phase d'Amortissement et la dernière Date d'Echéance.

La « **Garantie** » est une sûreté accordée au Prêteur qui lui permet d'obtenir le paiement de sa créance en cas de défaillance de l'Emprunteur.

La « **Garantie publique** » désigne l'engagement par lequel une collectivité publique accorde sa caution à l'Emprunteur en garantissant au Prêteur le remboursement de la Ligne du Prêt en cas de défaillance de sa part.

L'« **Index** » désigne, pour une Ligne du Prêt, l'Index de référence appliqué en vue de déterminer le taux d'intérêt.

L'« **Index Livret A** » désigne le taux du Livret A, exprimé sous forme de taux annuel, calculé par les pouvoirs publics sur la base de la formule en vigueur décrite à l'article 3 du règlement n°86-13 modifié du 14 mai 1986 du Comité de la Réglementation Bancaire et Financière relatif à la rémunération des fonds reçus par les établissements de crédit.

A chaque Révision de l'Index Livret A, l'Emprunteur aura la faculté de solliciter du Prêteur la communication des informations utiles concernant la nouvelle valeur applicable à la prochaine Date d'Echéance. En cas d'indisponibilité temporaire de l'Index, l'Emprunteur ne pourra remettre en cause la Consolidation de la Ligne du Prêt ou retarder le paiement des échéances. Celles-ci continueront à être appelées aux Dates d'Echéances contractuelles, sur la base du dernier Index publié et seront révisées lorsque les nouvelles modalités de révision seront connues.

Si le Livret A servant de base aux modalités de révision de taux vient à disparaître avant le complet remboursement du Prêt, de nouvelles modalités de révision seront déterminées par le Prêteur en accord avec les pouvoirs publics. Dans ce cas, tant que les nouvelles modalités de révision ne seront pas définies, l'Emprunteur ne pourra user de la faculté de rembourser par anticipation qu'à titre provisionnel ; le décompte de remboursement définitif sera établi dès détermination des modalités de révision de remplacement.

Le « **Jour ouvré** » désigne tout jour de la semaine autre que le samedi, le dimanche ou jour férié légal.

La « **Ligne du Prêt** » désigne la ligne affectée à la réalisation de l'opération ou à une composante de celle-ci. Elle correspond à un produit déterminé et donne lieu à l'établissement d'un tableau d'amortissement qui lui est propre. Son montant correspond à la somme des Versements effectués entre la Date d'Effet et la Date Limite de Mobilisation auquel sont ajoutés le cas échéant, pour une Ligne du Prêt avec une Phase de Préfinancement, les intérêts capitalisés liés aux Versements.

Le « **Livret A** » désigne le produit d'épargne prévu par les articles L. 221-1 et suivants du Code monétaire et financier.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Les « **Normes en matière de lutte contre la corruption** » signifient (i) l'ensemble des dispositions légales et réglementaires françaises relatives à la lutte contre la corruption, notamment celles contenues au titre III du livre IV du code pénal, à la section 3 du Chapitre II (« manquements au devoir de probité »), ainsi qu'à la section 1 du chapitre V (« corruption des personnes n'exerçant pas une fonction publique ») du titre IV, (ii) la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, dite loi Sapin II ; (iii) les réglementations étrangères relatives à la lutte contre la corruption dans la mesure où celles-ci sont applicables.

Le « **Pays Sanctionné** » signifie tout pays ou territoire faisant l'objet, au titre des Réglementations Sanctions, de restrictions générales relatives aux exportations, importations, financements ou investissements.

La « **Phase d'Amortissement pour une Ligne du Prêt sans Phase de Préfinancement** » désigne, pour chaque Ligne du Prêt, la période débutant au premier jour du mois suivant la Date d'Effet, durant laquelle l'Emprunteur rembourse le capital prêté dans les conditions définies à l'Article « **Règlement des Echéances** », et allant jusqu'à la dernière Date d'Echéance.

La « **Phase de Différé d'Amortissement** » désigne, pour une Ligne du Prêt, la période durant laquelle l'Emprunteur ne règle que des échéances en intérêts. Son début coïncide avec le début de la Phase d'Amortissement.

La « **Phase de Mobilisation pour une Ligne du Prêt sans Phase de Préfinancement** » désigne la période débutant dix (10) Jours ouvrés après la Date d'Effet et s'achevant 2 mois avant la date de première échéance de la Ligne du Prêt. Durant cette phase, l'Emprunteur a la faculté d'effectuer des demandes de Versement.

Le « **Prêt** » désigne la somme mise à disposition de l'Emprunteur sous la forme d'une ou plusieurs Lignes du Prêt. Son montant ne peut pas excéder celui stipulé à l'Article « **Prêt** ».

Le « **Prêt Locatif à Usage Social** » (**PLUS**) est défini à l'article R. 331-14 du Code de la construction et de l'habitation. Il est destiné à l'acquisition, à la construction et à l'amélioration de logements locatifs à usage social.

Le « **Prêt Locatif Social** » (**PLS**) est destiné, selon les conditions prévues à l'article R. 331-17 du Code de la construction et de l'habitation, à l'acquisition, à la construction et à l'amélioration de logements locatifs sociaux.

Le « **Complémentaire au Prêt Locatif Social** » (**CPLS**) est un Prêt permettant de compléter le financement d'un Prêt Locatif Social (PLS) pour finaliser une opération, dans la limite de 49 % du coût total (minoré des fonds propres, subventions et Prêts divers).

La « **Réglementation relative à la Lutte contre le Blanchiment de Capitaux et le Financement du Terrorisme (LCB-FT)** » signifie (i) l'ensemble des dispositions légales et réglementaires françaises relatives à la lutte contre le blanchiment d'argent, notamment celles contenues au Livre III, titre II « Des autres atteintes aux biens » du Code pénal, et relatives à la lutte contre le financement du terrorisme, notamment celles contenues au Livre IV, Titre II « Du Terrorisme » du Code pénal ainsi que celles contenues au Livre V, Titre VI « Obligations relatives à la lutte contre le blanchiment des capitaux, le financement des activités terroristes, les loteries, jeux et paris prohibés et l'évasion et la fraude fiscale » du Code monétaire et financier et (ii) les réglementations étrangères relatives à la lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme dans la mesure où celles-ci sont applicables.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

La « **Réglementation Sanctions** » signifie les mesures restrictives adoptées, administrées, imposées ou mises en œuvre par le Conseil de Sécurité des Nations Unies et/ou l'Union Européenne et/ou la République Française au travers de la Direction Générale du Trésor (DGT) et/ou le gouvernement américain au travers de l'Office of Foreign Assets Control (OFAC) du Trésor américain et/ou toute autre autorité équivalente prononçant des mesures restrictives, dans la mesure où celles-ci sont applicables.

La « **Révision** » consiste à prendre en compte la nouvelle valeur de l'Index de référence selon les modalités de révision ci-dessous :

La « **Simple Révisabilité** » (**SR**) signifie que pour une Ligne du Prêt seul le taux d'intérêt actuariel annuel est révisé en cas de variation de l'Index.

Le « **Taux de Swap Euribor** » désigne à un moment donné, en euro et pour une maturité donnée, le taux fixe in fine qui sera échangé contre l'Index Euribor par référence aux taux composites Bloomberg pour la Zone euro disponibles pour les maturités allant de 1 à 50 ans (taux swap « ask »), tels que publiés sur les pages Bloomberg accessibles à l'aide de la fonction <IRSB>, ou en cas de cessation de publication sur ces pages, toutes autres pages Bloomberg ou Thomson Reuters ou d'autres contributeurs financiers agréés qui seraient notifiées par le Prêteur à l'Emprunteur.

Le « **Taux de Swap Inflation** » désigne, à un moment donné et pour une maturité donnée, le taux (exprimé en pourcentage ou en points de base par an) fixe zéro coupon (déterminé lors de la conclusion d'un contrat de swap) qui sera échangé contre l'inflation cumulée sur la durée du swap, par référence aux taux London composites swap zéro coupon pour l'inflation hors tabac disponibles pour des maturités allant de 1 à 50 ans (taux swap « ask »), tels que publiés sur les pages Bloomberg accessibles à l'aide des codes <FRSWI1 Index> à <FRSWI50 Index>, ou en cas de cessation de publication sur ces pages, toutes autres pages Bloomberg ou Thomson Reuters ou d'autres contributeurs financiers agréés qui seraient notifiées par le Prêteur à l'Emprunteur.

La « **Valeur de Marché de la Ligne du Prêt** » désigne, pour une Ligne du Prêt, à une date donnée, la valeur actualisée de chacun des flux de Versements et de remboursements en principal et intérêts restant à courir.

Dans le cas d'un Index révisable ou variable, les échéances seront recalculées sur la base de scénarios déterminés :

- sur la Courbe de Taux de Swap Euribor dans le cas de l'Index Euribor ;
- sur la Courbe de Taux de Swap Inflation dans le cas de l'Index Inflation ;
- sur une combinaison des Courbes de Taux de Swap des indices de référence utilisés au sein des formules en vigueur, dans le cas des Index Livret A ou LEP.

Les échéances calculées sur la base du taux fixe ou des scénarios définis ci-dessus, sont actualisées sur la Courbe de Taux de Swap Euribor zéro coupon.

Les courbes utilisées sont celles en vigueur le jour du calcul des sommes dues.

Le « **Versement** » désigne, pour une Ligne du Prêt, la mise à disposition de l'Emprunteur de tout ou partie du montant en principal de la Ligne du Prêt.

ARTICLE 6 CONDITIONS DE PRISE D'EFFET ET DATE LIMITE DE VALIDITÉ DU CONTRAT

Le présent contrat et l'annexe devront être retournés signés au Prêteur

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

- soit par courrier : le Contrat devra alors être dûment complété, paraphé à chaque page et signé à la dernière page ;
- soit électroniquement via le site www.banquedesterritoires.fr si l'Emprunteur a opté pour la signature électronique : la signature sera alors apposée électroniquement sans qu'il soit besoin de parapher les pages.

Le contrat prendra effet à la date de réception du Contrat signé par l'ensemble des Parties et après réalisation, à la satisfaction du Prêteur, de la (ou des) condition(s) ci-après mentionnée(s).

A défaut de réalisation de cette (ou de ces) condition(s) à la date du **21/08/2024** le Prêteur pourra considérer le présent Contrat comme nul et non avenu.

La prise d'effet est subordonnée à la réalisation de la (ou des) condition(s) suivante(s) :

- la production de (ou des) acte(s) conforme(s) habilitant le représentant de l'Emprunteur à intervenir au présent contrat.

ARTICLE 7 CONDITIONS SUSPENSIVES AU VERSEMENT DE CHAQUE LIGNE DU PRÊT

Il est précisé que le Versement d'une Ligne du Prêt est subordonné au respect des dispositions suivantes :

- que l'autorisation de prélèvement soit retournée au Prêteur signée par un représentant de l'Emprunteur habilité ;
- qu'il n'y ait aucun manquement de l'Emprunteur à l'un quelconque des engagements prévus à l'Article « **Déclarations et Engagements de l'Emprunteur** » ;
- qu'aucun cas d'exigibilité anticipée, visé à l'Article « **Remboursements Anticipés et Leurs Conditions Financières** », ne soit survenu ou susceptible de survenir ;
- que l'Emprunteur ne soit pas en situation d'impayé, de quelque nature que ce soit, vis-à-vis du Prêteur ;
- que l'Emprunteur justifie au Prêteur l'engagement de l'opération financée tel que précisé à l'Article « **Mise à Disposition de chaque Ligne du Prêt** » ;
- que l'Emprunteur produise au Prêteur la (ou les) pièce(s) suivante(s) :
 - Garanties collectivités territoriales (délibération exécutoire de garantie initiale) - commune d'Aix-les-Bains
 - Garanties collectivités territoriales (délibération exécutoire de garantie initiale) - département de la Savoie
 - Contrat signé électroniquement par la CDC et le client

A défaut de réalisation des conditions précitées au moins dix (10) Jours ouvrés avant la date souhaitée pour le premier Versement, le Prêteur sera dans l'impossibilité de procéder au Versement des fonds à cette date.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

ARTICLE 8 MISE À DISPOSITION DE CHAQUE LIGNE DU PRÊT

Chaque Ligne du Prêt est mise à disposition pendant la Phase de Mobilisation du Contrat. Les Versements sont subordonnés au respect de l'Article « **Conditions Suspensives au Versement de chaque Ligne du Prêt** », à la conformité et à l'effectivité de la (ou des) Garantie(s) apportée(s), ainsi qu'à la justification, par l'Emprunteur, de l'engagement de l'opération financée notamment par la production de l'ordre de service de démarrage des travaux, d'un compromis de vente ou de toute autre pièce préalablement agréée par le Prêteur.

Le premier Versement est subordonné à la prise d'effet du Contrat et ne peut intervenir moins de dix (10) Jours ouvrés après la Date d'Effet et le dernier Versement doit intervenir avant la Date Limite de Mobilisation.

Il appartient à l'Emprunteur de s'assurer que l'échéancier de Versements correspond à l'opération financée ou de le modifier dans les conditions ci-après :

toute modification du ou des échéanciers de Versements doit être :

- soit adressée par l'Emprunteur au Prêteur par lettre parvenue au moins dix (10) Jours ouvrés avant la date de Versement prévue initialement,
- soit réalisée par l'Emprunteur directement sur le site : www.banquedesterritoires.fr en respectant un délai de trois (3) Jours ouvrés entre la date de demande et la nouvelle date de réalisation du Versement souhaitée.

Le Prêteur se réserve le droit de requérir de l'Emprunteur les justificatifs de cette modification de l'échéancier.

A la date limite de mobilisation de chaque Ligne du Prêt, si la somme des Versements est inférieure au montant de la Ligne du Prêt, le montant de la Ligne du Prêt sera ramené au montant effectivement versé dans les conditions figurant à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** ».

En cas de retard dans le déroulement de l'opération, l'Emprunteur s'engage à avertir le Prêteur et à adapter le ou les échéanciers de Versements prévisionnels aux besoins effectifs de décaissements liés à l'avancement des travaux.

Le Prêteur a la faculté, pour des raisons motivées, de modifier une ou plusieurs dates prévues à l'échéancier de Versements voire de suspendre les Versements, sous réserve d'en informer préalablement l'Emprunteur par courrier ou par voie électronique.

Les Versements sont domiciliés sur le compte dont l'intitulé exact est porté sur l'accusé de réception transmis à l'Emprunteur à la prise d'effet du Contrat.

L'Emprunteur a la faculté de procéder à un changement de domiciliation en cours de Versement du Prêt sous réserve d'en faire la demande au Prêteur, par lettre parvenue au moins vingt (20) Jours ouvrés avant la nouvelle date de réalisation du Versement.

Le Prêteur se réserve, toutefois, le droit d'agréer les établissements teneurs des comptes ainsi que les catégories de comptes sur lesquels doivent intervenir les Versements.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

ARTICLE 9 CARACTÉRISTIQUES FINANCIÈRES DE CHAQUE LIGNE DU PRÊT

Les caractéristiques financières de chaque Ligne du Prêt sont les suivantes :

Offre CDC				
Caractéristiques de la Ligne du Prêt	CPLS	PLS	PLUS	
Enveloppe	Complémentaire au PLS 2024	PLSDD 2024	-	
Identifiant de la Ligne du Prêt	5587412	5587410	5587411	
Montant de la Ligne du Prêt	241 742 €	314 057 €	664 064 €	
Commission d'instruction	140 €	180 €	0 €	
Durée de la période	Annuelle	Annuelle	Annuelle	
Taux de période	4,12 %	4,12 %	3,6 %	
TEG de la Ligne du Prêt	4,12 %	4,12 %	3,6 %	
Phase d'amortissement				
Durée du différé d'amortissement	24 mois	24 mois	24 mois	
Durée	15 ans	15 ans	15 ans	
Index¹	Livret A	Livret A	Livret A	
Marge fixe sur index	1,11 %	1,11 %	0,6 %	
Taux d'intérêt²	4,11 %	4,11 %	3,6 %	
Périodicité	Annuelle	Annuelle	Annuelle	
Profil d'amortissement	Échéance prioritaire (intérêts différés)	Échéance prioritaire (intérêts différés)	Échéance prioritaire (intérêts différés)	
Condition de remboursement anticipé volontaire	Indemnité actuarielle sur courbe SWAP (J-40)	Indemnité actuarielle sur courbe SWAP (J-40)	Indemnité actuarielle sur courbe SWAP (J-40)	
Modalité de révision	SR	SR	SR	
Taux de progressivité de l'échéance	0 %	0 %	0 %	
Mode de calcul des intérêts	Equivalent	Equivalent	Equivalent	
Base de calcul des intérêts	30 / 360	30 / 360	30 / 360	

1 A titre purement indicatif et sans valeur contractuelle, la valeur de l'index à la date d'émission du présent Contrat est de 3 % (Livret A).

2 Le(s) taux indiqué(s) ci-dessus est (sont) susceptible(s) de varier en fonction des variations de l'Index de la Ligne du Prêt.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

ARTICLE 10 DÉTERMINATION DES TAUX

MODALITÉS D'ACTUALISATION DU TAUX VARIABLE

A chaque variation de l'Index, l'Emprunteur aura la faculté de solliciter du Prêteur la communication des informations utiles concernant les nouvelles valeurs applicables à la prochaine Date d'Echéance de chaque Ligne du Prêt.

Selon les caractéristiques propres à chaque Ligne du Prêt, l'actualisation du (ou des) taux applicable(s) s'effectue selon les modalités de révisions ci-après.

Le taux d'intérêt et, le cas échéant, le taux de progressivité de l'échéance indiqués à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** », font l'objet d'une actualisation de leur valeur, à la Date d'Effet du Contrat, en cas de variation de l'Index.

Les valeurs actualisées sont calculées par application des formules de révision indiquées ci-après.

MODALITÉS DE RÉVISION DU TAUX VARIABLE

Pour chaque Ligne du Prêt révisée selon la modalité « Simple Révisibilité », le taux d'intérêt actuariel annuel (I) indiqué à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** » et actualisé comme indiqué ci-dessus, est révisé à la Date de Début de la Phase d'Amortissement puis à chaque Date d'Echéance de la Ligne du Prêt, dans les conditions ci-après définies :

- Le taux d'intérêt révisé (I') de la Ligne du Prêt est déterminé selon la formule : $I' = T + M$

où T désigne le taux de l'Index en vigueur à la date de Révision et M la marge fixe sur Index prévue à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** » en vigueur à la Date d'Echéance de la Ligne du Prêt.

Le taux ainsi calculé correspond au taux actuariel annuel pour la durée de la Ligne du Prêt restant à courir. Il s'applique au capital restant dû et, le cas échéant, à la part des intérêts dont le règlement a été différé.

Le taux révisé s'applique au calcul des échéances relatives à la Phase d'Amortissement restant à courir.

En tout état de cause, en Phase d'Amortissement ainsi qu'en Phase de Préfinancement éventuelle, le taux d'intérêt de chaque Ligne du Prêt ne saurait être négatif et le cas échéant sera ramené à 0 %.

SUBSTITUTION DE L'INDEX ET/OU AUTRE(S) INDICE(S) EN CAS DE DISPARITION DÉFINITIVE DE L'INDEX ET/OU AUTRE(S) INDICE(S)

L'Emprunteur reconnaît que les Index et les indices nécessaires à la détermination de la Courbe de Taux de Swap Euribor, de la Courbe de Taux de Swap Inflation et/ou le cas-échéant de la Courbe de Taux OAT sont susceptibles d'évoluer en cours d'exécution du présent Contrat.

En particulier,

- si un Index ou un indice nécessaire à la détermination de la Courbe de Taux de Swap Inflation, de la Courbe de Taux de Swap Euribor et/ou le cas-échéant de la Courbe de Taux OAT cesse d'être publié de manière permanente et définitive,

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

- s'il est publiquement et officiellement reconnu que ledit indice a cessé d'être représentatif du marché ou de la réalité économique sous-jacent qu'il entend mesurer ; ou

- si son administrateur fait l'objet d'une procédure de faillite ou de résolution ou d'un retrait d'agrément (ci-après désignés comme un « Événement »),

le Prêteur désignera l'indice qui se substituera à ce dernier à compter de la disparition effective de l'indice affecté par un Événement (ou à toute autre date antérieure déterminée par le Prêteur) parmi les indices de référence officiellement désignés ou recommandés, par ordre de priorité :

(1) par l'administrateur de l'indice affecté par un Événement ;

(2) en cas de non désignation d'un successeur dans l'administration de l'indice affecté par un Événement, par toute autorité compétente (en ce compris la Commission Européenne ou les pouvoirs publics) ; ou

(3) par tout groupe de travail ou comité mis en place ou constitué à la demande de l'une quelconque des entités visées au (1) ou au (2) ci-dessus comme étant le (ou les) indices de référence de substitution de l'indice affecté par un Événement, étant précisé que le Prêteur se réserve le droit d'appliquer ou non la marge d'ajustement recommandée.

Le Prêteur, agissant de bonne foi, pourra en outre procéder à certains ajustements relatifs aux modalités de détermination et de décompte des intérêts afin de préserver l'équilibre économique des opérations réalisées entre l'Emprunteur et le Prêteur.

En particulier, si l'Index Euribor est affecté par un Événement, le Prêteur pourra substituer au Taux de Swap Euribor le taux fixe in fine qui sera échangé contre l'indice de substitution choisi. L'indice de substitution et les éventuels ajustements y afférents seront notifiés à l'Emprunteur.

Afin de lever toute ambiguïté, il est précisé que le présent paragraphe (Substitution de l'Index – disparition permanente et définitive de l'Index et/ou autres indices) et l'ensemble de ses stipulations s'appliqueront mutatis mutandis à tout taux successeur de l'Index initial et/ou des autres indices initiaux qui serait à son tour affecté par un Événement.

ARTICLE 11 CALCUL ET PAIEMENT DES INTÉRÊTS

Les intérêts dus au titre de la période comprise entre deux Dates d'Echéances sont déterminés selon la ou les méthodes de calcul décrites ci-après.

Où (I) désigne les intérêts calculés à terme échu, (K) le capital restant dû au début de la période majoré, le cas échéant, du stock d'intérêts et (t) le taux d'intérêt annuel sur la période.

- Méthode de calcul selon un mode équivalent et une base « 30 / 360 » :

$$I = K \times [(1 + t) \text{ "base de calcul" } - 1]$$

La base de calcul « 30 / 360 » suppose que l'on considère que tous les mois comportent 30 jours et que l'année comporte 360 jours.

Pour chaque Ligne du Prêt, les intérêts seront exigibles selon les conditions ci-après.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Pour chaque Ligne du Prêt, les intérêts seront exigibles selon les conditions ci-après.

Pour chaque Ligne du Prêt ne comportant pas de Phase de Préfinancement, les intérêts dus au titre de la première échéance seront déterminés prorata temporis pour tenir compte des dates effectives de Versement des fonds.

De la même manière, les intérêts dus au titre des échéances suivantes seront déterminés selon les méthodes de calcul ci-dessus et compte tenu des modalités définies à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** ».

ARTICLE 12 AMORTISSEMENT ET REMBOURSEMENT DU CAPITAL

Pour chaque Ligne du Prêt, l'amortissement du capital se fera selon le ou les profils d'amortissements ci-après.

Lors de l'établissement du tableau d'amortissement d'une Ligne du Prêt avec un profil « échéance prioritaire (intérêts différés) », les intérêts et l'échéance sont prioritaires sur l'amortissement de la Ligne du Prêt. Ce dernier se voit déduit et son montant correspond à la différence entre le montant de l'échéance et celui des intérêts.

La séquence d'échéance est fonction du taux de progressivité des échéances mentionnées aux Articles « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** » et « **Détermination des Taux** ».

Si les intérêts sont supérieurs à l'échéance, alors la différence entre le montant des intérêts et de l'échéance constitue les intérêts différés. Le montant amorti au titre de la période est donc nul.

ARTICLE 13 RÈGLEMENT DES ÉCHÉANCES

L'Emprunteur paie, à chaque Date d'Echéance, le montant correspondant au remboursement du capital et au paiement des intérêts dus. Ce montant est déterminé selon les modalités définies à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** ».

Le tableau d'amortissement de chaque Ligne du Prêt indique le capital restant dû et la répartition des échéances entre capital et intérêts, et le cas échéant du stock d'intérêts, calculée sur la base d'un Versement unique réalisé en Date de Début de la Phase d'Amortissement.

Les paiements font l'objet d'un prélèvement automatique au bénéfice du Prêteur. Ce prélèvement est effectué conformément à l'autorisation reçue par le Prêteur à cet effet.

Les paiements sont effectués de sorte que les fonds parviennent effectivement dans les écritures comptables de la Caisse des Dépôts au plus tard le jour de l'échéance ou le premier jour ouvré suivant celui de l'échéance si ce jour n'est pas un jour ouvré.

ARTICLE 14 COMMISSIONS, PENALITES ET INDEMNITES

L'Emprunteur sera redevable, sauf exonération accordée par le Prêteur, pour une ou plusieurs Lignes du Prêt, d'une commission d'instruction de 0,06% (6 points de base) du montant de la Ligne du Prêt. Cette commission ne pourra excéder vingt mille euros (20 000 euros) et correspond au montant perçu par le Prêteur au titre des frais de dossier.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Selon la typologie du dossier, elle viendra minorer le premier Versement fait par le Prêteur à l'Emprunteur ou fera l'objet d'une mise en recouvrement dans le mois suivant la prise d'effet du Contrat. Elle restera définitivement acquise au Prêteur, même si la Ligne du Prêt n'est que partiellement mobilisée. Son montant est prévu à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** ».

Ladite commission d'instruction sera également due par l'Emprunteur si à l'issue de la Phase de Mobilisation aucun Versement n'a été effectué.

ARTICLE 15 DÉCLARATIONS ET ENGAGEMENTS DE L'EMPRUNTEUR

15.1 Déclarations de l'Emprunteur :

L'Emprunteur déclare et garantit au Prêteur :

- avoir pris connaissance de ses obligations prévues à l'article 1112-1 du Code civil et avoir échangé à cette fin avec le Prêteur toutes les informations qu'il estimait, au regard de leur importance, déterminantes pour le consentement de l'autre Partie ;
- avoir pris connaissance de toutes les dispositions et pièces formant le Contrat et les accepter ;
- qu'il a la capacité de conclure et signer le Contrat auquel il est Partie, ayant obtenu toutes les autorisations nécessaires à cet effet, ainsi que d'exécuter les obligations qui en découlent ;
- qu'il renonce expressément à bénéficier d'un délai de rétractation à compter de la conclusion du contrat ;
- qu'il a une parfaite connaissance et compréhension des caractéristiques financières et des conditions de remboursement du Prêt et qu'il reconnaît avoir obtenu de la part du Prêteur, en tant que de besoin, toutes les informations utiles et nécessaires ;
- la conformité des décisions jointes aux originaux et rendues exécutoires ;
- la sincérité des documents transmis et notamment de la certification des documents comptables fournis et l'absence de toute contestation à leur égard ;
- qu'il n'est pas en état de cessation de paiement et ne fait l'objet d'aucune procédure collective ;
- qu'il n'a pas déposé de requête en vue de l'ouverture d'une procédure amiable le concernant ;
- l'absence de recours de quelque nature que ce soit à l'encontre de l'opération financée ;

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

15.2 Engagements de l'Emprunteur :

Sous peine de déchéance du terme de remboursement du Prêt, l'Emprunteur s'engage à :

- affecter les fonds exclusivement au projet défini à l'Article « **Objet du Prêt** » du Contrat. Cependant, l'utilisation des fonds par l'Emprunteur pour un objet autre que celui défini à l'Article précité ne saurait en aucun cas engager la responsabilité du Prêteur ;
- rembourser le Prêt aux Dates d'Echéances convenues ;
- assurer les immeubles, objet du présent financement, contre l'incendie et à présenter au Prêteur un exemplaire des polices en cours à première réquisition ;
- ne pas consentir, sans l'accord préalable du Prêteur, de Garantie sur le foncier et les immeubles financés, pendant toute la durée de remboursement du Prêt, à l'exception de celles qui pourraient être prises, le cas échéant, par le(s) garant(s) en contrepartie de l'engagement constaté par l'Article « **Garanties** » du Contrat ;
- obtenir tous droits immobiliers, permis et Autorisations nécessaires, s'assurer et /ou faire en sorte que celles-ci nécessaires ou requises pour réaliser l'opération sont délivrées et maintenues en vigueur ;
- justifier du titre définitif conforme conférant les droits réels immobiliers pour l'opération financée dans les cas où celui-ci n'a pas été préalablement transmis et conserver, sauf accord préalable écrit du Prêteur, la propriété de tout ou partie significative des biens financés par le Prêt ;
- souscrire et maintenir, le cas échéant, pendant toute la durée du chantier et jusqu'à l'achèvement des ouvrages financés par le Prêteur, une police d'assurance tous risques chantier, pour son compte et celui de tous les intervenants à la construction, garantissant les ouvrages en cours de construction contre tous dommages matériels, ainsi que la responsabilité de l'Emprunteur comme de tous les intervenants pour tous dommages aux avoisinants ou aux existants ;
- entretenir, réparer et renouveler les actifs utilisés dans le cadre de l'opération ;
- apporter, le cas échéant, les fonds propres nécessaires à l'équilibre financier de l'opération ;
- informer, le cas échéant, préalablement (et au plus tard dans le mois précédant l'évènement) le Prêteur et obtenir son accord sur tout projet :
 - de transformation de son statut, ou de fusion, absorption, scission, apport partiel d'actif, transfert universel de patrimoine ou toute autre opération assimilée ;
 - de modification relative à son actionnariat de référence et à la répartition de son capital social telle que cession de droits sociaux ou entrée au capital d'un nouvel associé/actionnaire ;
 - de signature ou modification d'un pacte d'associés ou d'actionnaires, et plus spécifiquement s'agissant des SA d'HLM au sens des dispositions de l'article L.422-2-1 du Code de la construction et de l'habitation ;
- maintenir, pendant toute la durée du Contrat, la vocation sociale de l'opération financée et justifier du respect de cet engagement par l'envoi, au Prêteur, d'un rapport annuel d'activité ;
- produire à tout moment au Prêteur, sur sa demande, les documents financiers et comptables des trois derniers exercices clos ainsi que, le cas échéant, un prévisionnel budgétaire ou tout ratio financier que le Prêteur jugera utile d'obtenir ;

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

- fournir à la demande du Prêteur, les pièces attestant de la réalisation de l'objet du financement visé à l'Article « **Objet du Prêt** », ainsi que les documents justifiant de l'obtention de tout financement permettant d'assurer la pérennité du caractère social de l'opération financée ;
- fournir au Prêteur, dans les deux années qui suivent la date d'achèvement des travaux, le prix de revient définitif de l'opération financée par le Prêt ;
- tenir des écritures comptables de toutes les transactions financières et dépenses faites dans le cadre de l'opération financée et conserver lesdits livres comptables ;
- fournir, soit sur sa situation, soit sur les projets financés, tout renseignement et document budgétaire ou comptable à jour que le Prêteur peut être amené à lui réclamer notamment, une prospective actualisée mettant en évidence sa capacité à moyen et long terme à faire face aux charges générées par le projet, et à permettre aux représentants du Prêteur de procéder à toutes vérifications qu'ils jugeraient utiles ;
- informer, le cas échéant, le Prêteur sans délai, de toute décision tendant à déférer les délibérations de l'assemblée délibérante de l'Emprunteur autorisant le recours au Prêt et ses modalités devant toute juridiction, de même que du dépôt de tout recours à l'encontre d'un acte détachable du Contrat ;
- informer, le cas échéant, le Prêteur, sans délai, de l'ouverture d'une procédure amiable à sa demande ou de l'ouverture d'une procédure collective à son égard, ainsi que de la survenance de toute procédure précontentieuse, contentieuse, arbitrale ou administrative devant toute juridiction ou autorité quelconque ;
- informer préalablement, le cas échéant, le Prêteur de tout projet de nantissement de ses parts sociales ou actions ;
- informer, dès qu'il en a connaissance, le Prêteur de la survenance de tout événement visé à l'article « **Remboursements Anticipés et Leurs Conditions Financières** » ;
- informer le Prêteur dès qu'il en a connaissance, de tout événement susceptible de retarder le démarrage de l'opération financée, d'en suspendre momentanément ou durablement voire d'en annuler la réalisation, ou d'en modifier le contenu ;
- informer le Prêteur de la date d'achèvement des travaux, par production de la déclaration ad hoc, dans un délai maximum de trois mois à compter de celle-ci ;
- respecter les dispositions réglementaires applicables aux logements locatifs sociaux et transmettre au Prêteur, en cas de réalisation de logements locatifs sociaux sur le(s) bien(s) immobilier(s) financé(s) au moyen du Prêt, la décision de subvention ou d'agrément ouvrant droit à un financement de la Caisse des Dépôts ou d'un établissement de crédit ayant conclu une convention avec celle-ci ;
- rembourser la Ligne du Prêt CPLS octroyée par le Prêteur, en complément du financement de l'opération objet du présent Prêt, dans le cas où la Ligne du Prêt PLS ferait l'objet d'un remboursement anticipé, total ou partiel, volontaire ou obligatoire.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

ARTICLE 16 GARANTIES

Le remboursement du capital et le paiement des intérêts ainsi que toutes les sommes contractuellement dues ou devenues exigibles au titre du présent contrat sont garantis comme suit :

Type de Garantie	Dénomination du garant / Désignation de la Garantie	Quotité Garantie (en %)
Collectivités locales	DEPARTEMENT DE LA SAVOIE	50,00
Collectivités locales	COMMUNE D AIX LES BAINS	50,00

Les Garants du Prêt s'engagent, pendant toute la durée du Prêt, au cas où l'Emprunteur, pour quelque motif que ce soit, ne s'acquitterait pas de toutes sommes contractuellement dues ou devenues exigibles, à en effectuer le paiement en ses lieu et place et sur simple demande du Prêteur, sans pouvoir exiger que celui-ci discute au préalable les biens de l'Emprunteur défaillant.

Les engagements de ces derniers sont réputés conjoints, de telle sorte que la Garantie de chaque Garant est due pour la totalité du Prêt à hauteur de sa quote-part expressément fixée aux termes de l'acte portant Garantie au Prêt.

ARTICLE 17 REMBOURSEMENTS ANTICIPÉS ET LEURS CONDITIONS FINANCIÈRES

Tout remboursement anticipé devra être accompagné du paiement, le cas échéant, des intérêts différés correspondants. Ce montant sera calculé au prorata des capitaux remboursés en cas de remboursement partiel.

Tout remboursement anticipé doit être accompagné du paiement des intérêts courus contractuels correspondants.

Le paiement des intérêts courus sur les sommes ainsi remboursées par anticipation, sera effectué dans les conditions définies à l'Article « **Calcul et Paiement des Intérêts** ».

Le remboursement anticipé partiel ou total du Prêt, qu'il soit volontaire ou obligatoire, donnera lieu, au règlement par l'Emprunteur d'une indemnité dont les modalités de calcul sont détaillées selon les différents cas, au sein du présent Article.

L'indemnité perçue par le Prêteur est destinée à compenser le préjudice financier résultant du remboursement anticipé du Prêt avant son terme, au regard de la spécificité de la ressource prêtée et de son remplacement sur les marchés financiers.

L'Emprunteur reconnaît avoir été informé des conditions financières des remboursements anticipés et en accepte les dispositions.

17.1 REMBOURSEMENTS ANTICIPÉS VOLONTAIRES

17.1.1 Conditions des demandes de remboursements anticipés volontaires

Pour chaque Ligne du Prêt comportant une indemnité actuarielle, dont les modalités de calculs sont stipulées ci-après, l'Emprunteur a la faculté d'effectuer, en Phase d'amortissement, des remboursements anticipés volontaires totaux ou partiels à chaque Date d'Echéance moyennant un préavis de quarante cinq (45) jours calendaires avant la date de remboursement anticipé volontaire souhaitée. Les remboursements anticipés volontaires sont pris en compte pour l'échéance suivante si le Versement effectif des sommes est constaté dans les écritures comptables de la Caisse des Dépôts au moins deux mois avant cette échéance.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

La date du jour de calcul des sommes dues est fixée quarante (40) jours calendaires avant la date de remboursement anticipé volontaire souhaitée.

Toute demande de remboursement anticipé volontaire notifiée conformément à l'Article « **Notifications** » doit indiquer, pour chaque Ligne du Prêt, la date à laquelle doit intervenir le remboursement anticipé volontaire, le montant devant être remboursé par anticipation et préciser la (ou les) Ligne(s) du Prêt sur laquelle (ou lesquelles) ce(s) remboursement(s) anticipé(s) doit(doivent) intervenir.

Le Prêteur lui adressera, trente cinq (35) jours calendaires avant la date souhaitée pour le remboursement anticipé volontaire, le montant de l'indemnité de remboursement anticipé volontaire calculé selon les modalités détaillées ci-après au présent article.

L'Emprunteur devra confirmer le remboursement anticipé volontaire par courriel ou par télécopie, selon les modalités définies à l'Article « **Notifications** », dans les cinq (5) jours calendaires qui suivent la réception du calcul de l'indemnité de remboursement anticipé volontaire.

Sa confirmation vaut accord irrévocable des Parties sur le montant total du remboursement anticipé volontaire et du montant de l'indemnité.

17.1.2 Conditions financières des remboursements anticipés volontaires

Les conditions financières des remboursements anticipés volontaires définies ci-dessous et applicables à chaque Ligne du Prêt sont détaillées à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** ».

Durant la Phase d'Amortissement, les remboursements anticipés volontaires donnent également lieu à la perception, par le Prêteur, d'une indemnité actuarielle dont le montant sera égal à la différence, uniquement lorsque celle-ci est positive, entre la « **Valeur de Marché de la Ligne du Prêt** » et le montant du capital remboursé par anticipation, augmenté des intérêts courus non échus dus à la date du remboursement anticipé.

En cas de remboursement anticipé partiel, les échéances ultérieures sont recalculées, par application des caractéristiques en vigueur à la date du remboursement, sur la base, d'une part, du capital restant dû majoré, le cas échéant, des intérêts différés correspondants et, d'autre part, de la durée résiduelle du Prêt.

17.2 REMBOURSEMENTS ANTICIPÉS OBLIGATOIRES

17.2.1 Premier cas entraînant un remboursement anticipé obligatoire

Toutes sommes contractuellement dues au Prêteur au titre du Contrat deviendront immédiatement exigibles en cas de :

- tout impayé à Date d'Echéance, ces derniers entraîneront également l'exigibilité d'intérêts moratoires ;
- perte par l'Emprunteur de sa qualité le rendant éligible au Prêt ;
- dévolution du bien financé à une personne non éligible au Prêt et/ou non agréée par le Prêteur en raison de la dissolution, pour quelque cause que ce soit, de l'organisme Emprunteur ;
- vente de logement faite par l'Emprunteur au profit de personnes morales ne contractualisant pas avec la Caisse des Dépôts pour l'acquisition desdits logements ;

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

- non respect par l'Emprunteur des dispositions légales et réglementaires applicables aux logements locatifs sociaux ;
- non utilisation des fonds empruntés conformément à l'objet du Prêt tel que défini à l'Article «**Objet du Prêt**» du Contrat ;
- non respect de l'un des engagements de l'Emprunteur énumérés à l'Article «**Déclarations et Engagements de l'Emprunteur**», ou en cas de survenance de l'un des événements suivants :
 - dissolution, liquidation judiciaire ou amiable, plan de cession de l'Emprunteur ou de l'un des associés de l'Emprunteur dans le cadre d'une procédure collective ;
 - la(les) Garantie(s) octroyée(s) dans le cadre du Contrat, a(ont) été rapportée(s), cesse(nt) d'être valable(s) ou pleinement efficace(s), pour quelque cause que ce soit.
- Fausse déclaration de l'Emprunteur ayant permis d'obtenir l'octroi du Prêt ;

Les cas de remboursements anticipés obligatoires ci-dessus donneront lieu au paiement par l'Emprunteur d'une pénalité égale à 7 % du montant total des sommes exigibles par anticipation.

17.2.2 Deuxième cas entraînant un remboursement anticipé obligatoire

Toutes sommes contractuellement dues au Prêteur au titre du Contrat deviendront immédiatement exigibles dans les cas suivants :

- cession, démolition ou destruction du bien immobilier financé par le Prêt, sauf dispositions législatives ou réglementaires contraires ou renonciation expresse du Prêteur ;
- transfert, démembrement ou extinction, pour quelque motif que ce soit, des droits réels immobiliers détenus par l'Emprunteur sur le bien financé ;
- action judiciaire ou administrative tendant à modifier ou à annuler les autorisations administratives nécessaires à la réalisation de l'opération ;
- modification du statut juridique, du capital (dans son montant ou dans sa répartition), de l'actionnaire de référence, du pacte d'actionnaires ou de la gouvernance de l'Emprunteur, n'ayant pas obtenu l'accord préalable du Prêteur ;
- nantissement des parts sociales ou actions de l'Emprunteur.

Les cas de remboursements anticipés obligatoires ci-dessus donneront lieu au paiement par l'Emprunteur d'une indemnité égale à un semestre d'intérêts sur les sommes remboursées par anticipation, calculée au taux du Prêt en vigueur à la date du remboursement anticipé.

17.2.3 Troisième cas entraînant un remboursement anticipé obligatoire

L'Emprunteur s'oblige, au plus tard dans les deux (2) années qui suivent la date de déclaration d'achèvement des travaux ou dans l'année qui suit l'élaboration de la fiche de clôture d'opération, à rembourser les sommes trop perçues, au titre du Contrat, lorsque :

- le montant total des subventions obtenues est supérieur au montant initialement mentionné dans le plan de financement de l'opération ;

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

- le prix de revient définitif de l'opération est inférieur au prix prévisionnel ayant servi de base au calcul du montant du Prêt.

A défaut de remboursement dans ces délais une indemnité, égale à celle perçue en cas de remboursements anticipés volontaires, sera due sur les sommes trop perçues remboursées par anticipation.

Donnent lieu au seul paiement des intérêts contractuels courus correspondants, les cas de remboursements anticipés suivants :

- vente de logement faite par l'Emprunteur au profit de personnes physiques ;
- vente de logement faite par l'Emprunteur au profit de personnes morales contractualisant avec la Caisse des Dépôts, dans les conditions d'octroi de cette dernière, pour l'acquisition desdits logements ;
- démolition pour vétusté et/ou dans le cadre de la politique de la ville (Zone ANRU).

ARTICLE 18 RETARD DE PAIEMENT - INTÉRÊTS MORATOIRES

Toute somme due au titre de chaque Ligne du Prêt indexée sur Livret A, non versée à la date d'exigibilité, porte intérêt de plein droit, dans toute la mesure permise par la loi, à compter de cette date, au taux du Livret A majoré de 6 % (600 points de base).

La date d'exigibilité des sommes remboursables par anticipation s'entend de la date du fait générateur de l'obligation de remboursement, quelle que soit la date à laquelle ce fait générateur a été constaté par le Prêteur.

La perception des intérêts de retard mentionnés au présent article ne constituera en aucun cas un octroi de délai de paiement ou une renonciation à un droit quelconque du Prêteur au titre du Contrat.

Sans préjudice de leur exigibilité à tout moment, les intérêts de retard échus et non-payés seront capitalisés avec le montant impayé, s'ils sont dus pour au moins une année entière au sens de l'article 1343-2 du Code civil.

ARTICLE 19 DISPOSITIONS DIVERSES

19.1 Non renonciation

Le Prêteur ne sera pas considéré comme ayant renoncé à un droit au titre du Contrat ou de tout document s'y rapportant du seul fait qu'il s'abstient de l'exercer ou retarde son exercice.

L'exercice partiel d'un droit ne sera pas un obstacle à son exercice ultérieur, ni à l'exercice, plus généralement, des droits et recours prévus par toute réglementation.

19.2 Imprévision

Sans préjudice des autres stipulations du Contrat, chacune des Parties convient que l'application des dispositions de l'article 1195 du Code civil à ses obligations au titre du présent contrat est écartée et reconnaît qu'elle ne sera pas autorisée à se prévaloir des dispositions de l'article 1195 dudit code.

19.3 Nullité

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Même si l'une des clauses ou stipulations du Contrat est réputée, en tout ou partie, nulle ou caduque, la validité du Contrat n'est pas affectée.

19.4 Lutte contre le Blanchiment de Capitaux et le Financement du Terrorisme (LCB-FT) et lutte anti-corruption (LAC)

L'Emprunteur déclare que lui-même, ses filiales, leurs représentants, mandataires sociaux, dirigeants ou représentants légaux et agents ou employés respectifs ne se sont comportés d'une manière susceptible d'enfreindre les Réglementations relatives à la lutte contre le blanchiment de capitaux, et de financement du terrorisme (LCB-FT), ou aux normes en matière de lutte anti-corruption (LAC) qui leur sont applicables.

En outre, l'Emprunteur a pris et maintient toutes les mesures nécessaires et a notamment adopté et met en oeuvre des procédures et lignes de conduite adéquates afin de prévenir toute violation de ces lois, réglementations et règles.

L'Emprunteur s'engage :

(i) à ne pas utiliser, directement ou indirectement, tout ou partie du produit du Prêt pour prêter, apporter ou mettre à disposition d'une quelconque manière ledit produit à toute personne ou entité ayant pour effet d'entraîner un non-respect des Réglementations relatives à la LCB-FT ou à la LAC.

(ii) à informer sans délai le Prêteur ou l'établissement gestionnaire du Prêteur le cas échéant, de toute plainte, action, procédure, mise en demeure ou investigation relative à une violation des lois et/ou réglementations en matière de LCB-FT ou de LAC concernant une des personnes susmentionnées.

En vertu des dispositions légales et réglementaires en vigueur relatives à LCB-FT et des sanctions pénales y attachées, le Prêteur a l'obligation de maintenir une connaissance actualisée de l'Emprunteur, de s'informer de l'identité véritable des personnes au bénéfice desquelles les opérations sont réalisées le cas échéant (bénéficiaires effectifs) et de s'informer auprès de l'Emprunteur lorsqu'une opération lui apparaît inhabituelle en raison notamment de ses modalités ou de son montant ou de son caractère exceptionnel. A ce titre, le Prêteur, ou l'établissement gestionnaire du Prêteur le cas échéant, sera notamment tenu de déclarer les sommes ou opérations pouvant provenir de toute infraction passible d'une peine privative de liberté supérieure à un an ou qui pourraient participer au financement du terrorisme.

Dans le respect des lois et réglementations en vigueur, pendant toute la durée du Contrat de Prêt, l'Emprunteur (i) est informé que, pour répondre à ses obligations légales, le Prêteur, ou l'établissement gestionnaire du Prêteur le cas échéant, met en oeuvre des traitements de surveillance ayant pour finalité la LCB-FT, (ii) s'engage à communiquer à première demande au Prêteur, ou à l'établissement gestionnaire du Prêteur le cas échéant, tout document ou information nécessaires aux fins de respecter toute obligation qui lui est imposée par toute disposition légale ou réglementaire relative à la LCB-FT, (iii) s'engage à ce que les informations communiquées soient exactes, complètes et à jour et (iv) reconnaît que l'effet des règles ou décisions des autorités françaises, internationales ou étrangères peuvent affecter, suspendre ou interdire la réalisation de certaines opérations.

19.5 Sanctions internationales

L'Emprunteur déclare que lui-même, ses filiales, leurs représentants, mandataires sociaux, dirigeants ou représentants légaux et agents ou employés respectifs (i) ne sont actuellement pas visés par les, ou soumis aux, Réglementations Sanctions, (ii) ne sont actuellement pas situés, organisés ou résidents dans un pays ou territoire qui est visé par ou soumis à, ou dont le gouvernement est visé par ou soumis à, l'une des Réglementations Sanctions et/ou (iii) ne sont pas engagés dans des activités qui seraient interdites par les Réglementations Sanctions.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

L'Emprunteur s'engage à respecter l'ensemble des Réglementations Sanctions et à ne pas utiliser, prêter, investir, ou mettre autrement à disposition le produit du prêt (i) dans un Pays Sanctionné ou (ii) d'une manière qui entraînerait une violation par l'Emprunteur des Réglementations Sanctions.

L'Emprunteur s'engage à informer sans délai le Prêteur ou l'établissement gestionnaire du Prêteur le cas échéant, de tout soupçon ou connaissance qu'il pourrait avoir sur le fait que l'une des personnes susmentionnées est en violation des Réglementations Sanctions.

19.6 Cession

L'Emprunteur ne pourra en aucun cas céder ni transférer l'un quelconque de ses droits ou de l'ensemble de ses droits ou obligations en vertu du présent contrat sans avoir au préalable obtenu l'accord écrit du Prêteur.

Le Prêteur pourra, après avoir informé l'Emprunteur, céder ou transférer tout ou partie des droits ou obligations découlant du présent contrat.

ARTICLE 20 DROITS ET FRAIS

L'Emprunteur prend à sa charge les droits et frais présents et futurs qui peuvent résulter du Contrat et notamment les frais de gestion et les commissions prévues à l'Article « **Caractéristiques Financières de chaque Ligne du Prêt** » et, le cas échéant, à l'Article « **Commissions, pénalités et indemnités** ».

Les frais de constitution des Garanties, de réalisation des formalités de publicité éventuelles et les frais liés à leur renouvellement seront supportés par l'Emprunteur.

Les impôts et taxes présents et futurs, de quelque nature que ce soit, et qui seraient la suite ou la conséquence du Prêt seront également acquittés par l'Emprunteur ou remboursés au Prêteur en cas d'avance par ce dernier, et définitivement supportés par l'Emprunteur.

ARTICLE 21 NOTIFICATIONS ET DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL

Toutes les communications entre l'Emprunteur et le Prêteur (y compris les demandes de Prêt(s)) peuvent être effectuées soit par courriel soit via le site www.banquedesterritoires.fr par un représentant de l'Emprunteur dûment habilité. A cet égard, l'Emprunteur reconnaît que toute demande ou notification émanant de son représentant dûment habilité et transmise par courriel ou via le site indiqué ci-dessus l'engagera au même titre qu'une signature originale et sera considérée comme valable, même si, pour la bonne forme, une lettre simple de confirmation est requise.

Par ailleurs, l'Emprunteur est avisé que les informations résultant de la législation et de la réglementation concernant les données personnelles, et notamment, le règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du Traitement des Données à caractère personnel et à la libre circulation de ces Données, applicable à compter du 25 mai 2018 (ci-après, « le RGPD »), font l'objet d'une notice, consultable sur le site www.banquedesterritoires.fr/donnees-personnelles.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

ARTICLE 22 ÉLECTION DE DOMICILE ET ATTRIBUTION DE COMPÉTENCE

Le Contrat est soumis au droit français.

Pour l'entière exécution des présentes et de leur suite, les Parties font élection de domicile, à leurs adresses ci-dessus mentionnées.

En cas de différends sur l'interprétation ou l'exécution des présentes, les Parties s'efforceront de trouver de bonne foi un accord amiable.

A défaut d'accord trouvé, tout litige sera soumis aux tribunaux compétents dans le ressort des juridictions du second degré de Paris.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

DIRECTION REGIONALE AUVERGNE-RHONE-ALPES



CDC HABITAT SOCIAL SOCIETE ANONYME
D'HABITATIONS A LOYER MODERE
33 AV PIERRE MENDES FRANCE

75013 PARIS

à CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS
DIRECTION REGIONALE AUVERGNE-RHONE-ALPES
44 rue de la Villette
Immeuble Aquilon
69425 Lyon cedex 03

CONFIRMATION D'AUTORISATION DE PRELEVEMENT AUTOMATIQUE

U133177, CDC HABITAT SOCIAL SOCIETE ANONYME D'HABITATIONS A LOYER MODERE

Objet : Contrat de Prêt n° 160238, Ligne du Prêt n° 5587412

Je confirme l'autorisation donnée à la Caisse des Dépôts de recouvrer les échéances, les commissions, les frais et accessoires, ainsi que les indemnités, pénalités et toutes autres sommes éventuellement dues au titre de la Ligne du Prêt visée en objet et ce, par prélèvement direct sur le compte référencé CDCGFRPPXX/FR1540031000010000323804K72 en vertu du mandat n° AADPH2013338000010 en date du 4 décembre 2013.

Si vous souhaitez changer de domiciliation bancaire de recouvrement, nous vous invitons à nous retourner le relevé d'identité bancaire correspondant afin que nous puissions établir le cas échéant le mandat SEPA correspondant.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

DIRECTION REGIONALE AUVERGNE-RHONE-ALPES



CDC HABITAT SOCIAL SOCIETE ANONYME
D'HABITATIONS A LOYER MODERE
33 AV PIERRE MENDES FRANCE

75013 PARIS

à CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS
DIRECTION REGIONALE AUVERGNE-RHONE-ALPES
44 rue de la Villette
Immeuble Aquilon
69425 Lyon cedex 03

CONFIRMATION D'AUTORISATION DE PRELEVEMENT AUTOMATIQUE

U133177, CDC HABITAT SOCIAL SOCIETE ANONYME D'HABITATIONS A LOYER MODERE

Objet : Contrat de Prêt n° 160238, Ligne du Prêt n° 5587410

Je confirme l'autorisation donnée à la Caisse des Dépôts de recouvrer les échéances, les commissions, les frais et accessoires, ainsi que les indemnités, pénalités et toutes autres sommes éventuellement dues au titre de la Ligne du Prêt visée en objet et ce, par prélèvement direct sur le compte référencé CDCGFRPPXXX/FR1540031000010000323804K72 en vertu du mandat n° AADPH2013338000010 en date du 4 décembre 2013.

Si vous souhaitez changer de domiciliation bancaire de recouvrement, nous vous invitons à nous retourner le relevé d'identité bancaire correspondant afin que nous puissions établir le cas échéant le mandat SEPA correspondant.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

DIRECTION REGIONALE AUVERGNE-RHONE-ALPES



CDC HABITAT SOCIAL SOCIETE ANONYME
D'HABITATIONS A LOYER MODERE
33 AV PIERRE MENDES FRANCE

75013 PARIS

à CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS
DIRECTION REGIONALE AUVERGNE-RHONE-ALPES
44 rue de la Villette
Immeuble Aquilon
69425 Lyon cedex 03

CONFIRMATION D'AUTORISATION DE PRELEVEMENT AUTOMATIQUE

U133177, CDC HABITAT SOCIAL SOCIETE ANONYME D'HABITATIONS A LOYER MODERE

Objet : Contrat de Prêt n° 160238, Ligne du Prêt n° 5587411

Je confirme l'autorisation donnée à la Caisse des Dépôts de recouvrer les échéances, les commissions, les frais et accessoires, ainsi que les indemnités, pénalités et toutes autres sommes éventuellement dues au titre de la Ligne du Prêt visée en objet et ce, par prélèvement direct sur le compte référencé CDCGFRPPXXX/FR1540031000010000323804K72 en vertu du mandat n° AADPH2013338000010 en date du 4 décembre 2013.

Si vous souhaitez changer de domiciliation bancaire de recouvrement, nous vous invitons à nous retourner le relevé d'identité bancaire correspondant afin que nous puissions établir le cas échéant le mandat SEPA correspondant.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

**Tableau d'Amortissement
En Euros**

Edité le : 24/05/2024

DIRECTION REGIONALE AUVERGNE-RHONE-ALPES



Emprunteur : 0060794 - CDC HABITAT SOCIAL SA D'HLM
 N° du Contrat de Prêt : 160238 / N° de la Ligne du Prêt : 5587412
 Opération : Acquisition en VEFA
 Produit : CPLS - Complémentaire au PLS 2024

Capital prêté : 241 742 €
 Taux actuariel théorique : 4,11 %
 Taux effectif global : 4,12 %

N° d'échéance	Date d'échéance (*)	Taux d'intérêt (en %)	Echéance (en €)	Amortissement (en €)	Intérêts (en €)	Intérêts à différer (en €)	Capital dû après remboursement (en €)	Stock d'intérêts différés (en €)
1	24/05/2025	4,11	9 935,60	0,00	9 935,60	0,00	241 742,00	0,00
2	24/05/2026	4,11	9 935,60	0,00	9 935,60	0,00	241 742,00	0,00
3	24/05/2027	4,11	24 374,47	14 438,87	9 935,60	0,00	227 303,13	0,00
4	24/05/2028	4,11	24 374,47	15 032,31	9 342,16	0,00	212 270,82	0,00
5	24/05/2029	4,11	24 374,47	15 650,14	8 724,33	0,00	196 620,68	0,00
6	24/05/2030	4,11	24 374,47	16 293,36	8 081,11	0,00	180 327,32	0,00
7	24/05/2031	4,11	24 374,47	16 963,02	7 411,45	0,00	163 364,30	0,00
8	24/05/2032	4,11	24 374,47	17 660,20	6 714,27	0,00	145 704,10	0,00

(*) Les dates d'échéances indiquées dans le présent tableau d'amortissement sont des dates prévisionnelles données à titre indicatif.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Tableau d'Amortissement En Euros

Edité le : 24/05/2024

DIRECTION REGIONALE AUVERGNE-RHONE-ALPES

N° d'échéance	Date d'échéance (*)	Taux d'intérêt (en %)	Echéance (en €)	Amortissement (en €)	Intérêts (en €)	Intérêts à différer (en €)	Capital dû après remboursement (en €)	Stock d'intérêts différés (en €)
9	24/05/2033	4,11	24 374,47	18 386,03	5 988,44	0,00	127 318,07	0,00
10	24/05/2034	4,11	24 374,47	19 141,70	5 232,77	0,00	108 176,37	0,00
11	24/05/2035	4,11	24 374,47	19 928,42	4 446,05	0,00	88 247,95	0,00
12	24/05/2036	4,11	24 374,47	20 747,48	3 626,99	0,00	67 500,47	0,00
13	24/05/2037	4,11	24 374,47	21 600,20	2 774,27	0,00	45 900,27	0,00
14	24/05/2038	4,11	24 374,47	22 487,97	1 886,50	0,00	23 412,30	0,00
15	24/05/2039	4,11	24 374,55	23 412,30	962,25	0,00	0,00	0,00
Total			336 739,39	241 742,00	94 997,39	0,00		

(*) Les dates d'échéances indiquées dans le présent tableau d'amortissement sont des dates prévisionnelles données à titre indicatif.

A titre purement indicatif et sans valeur contractuelle, la valeur de l'index en vigueur lors de l'émission du présent contrat est de 3,00 % (Livret A).

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Tableau d'Amortissement En Euros

Edité le : 24/05/2024

DIRECTION REGIONALE AUVERGNE-RHONE-ALPES

Emprunteur : 0060794 - CDC HABITAT SOCIAL SA D'HLM
N° du Contrat de Prêt : 160238 / N° de la Ligne du Prêt : 5587410
Opération : Acquisition en VEFA
Produit : PLS - PLSDD 2024

Capital prêté : 314 057 €
Taux actuariel théorique : 4,11 %
Taux effectif global : 4,12 %

N° d'échéance	Date d'échéance (*)	Taux d'intérêt (en %)	Echéance (en €)	Amortissement (en €)	Intérêts (en €)	Intérêts à différer (en €)	Capital dû après remboursement (en €)	Stock d'intérêts différés (en €)
1	24/05/2025	4,11	12 907,74	0,00	12 907,74	0,00	314 057,00	0,00
2	24/05/2026	4,11	12 907,74	0,00	12 907,74	0,00	314 057,00	0,00
3	24/05/2027	4,11	31 665,88	18 758,14	12 907,74	0,00	295 298,86	0,00
4	24/05/2028	4,11	31 665,88	19 529,10	12 136,78	0,00	275 769,76	0,00
5	24/05/2029	4,11	31 665,88	20 331,74	11 334,14	0,00	255 438,02	0,00
6	24/05/2030	4,11	31 665,88	21 167,38	10 498,50	0,00	234 270,64	0,00
7	24/05/2031	4,11	31 665,88	22 037,36	9 628,52	0,00	212 233,28	0,00
8	24/05/2032	4,11	31 665,88	22 943,09	8 722,79	0,00	189 290,19	0,00
9	24/05/2033	4,11	31 665,88	23 886,05	7 779,83	0,00	165 404,14	0,00

(*) Les dates d'échéances indiquées dans le présent tableau d'amortissement sont des dates prévisionnelles données à titre indicatif.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Tableau d'Amortissement En Euros

Edité le : 24/05/2024

DIRECTION REGIONALE AUVERGNE-RHONE-ALPES

N° d'échéance	Date d'échéance (*)	Taux d'intérêt (en %)	Echéance (en €)	Amortissement (en €)	Intérêts (en €)	Intérêts à différer (en €)	Capital dû après remboursement (en €)	Stock d'intérêts différés (en €)
10	24/05/2034	4,11	31 665,88	24 867,77	6 798,11	0,00	140 536,37	0,00
11	24/05/2035	4,11	31 665,88	25 889,84	5 776,04	0,00	114 646,53	0,00
12	24/05/2036	4,11	31 665,88	26 953,91	4 711,97	0,00	87 692,62	0,00
13	24/05/2037	4,11	31 665,88	28 061,71	3 604,17	0,00	59 630,91	0,00
14	24/05/2038	4,11	31 665,88	29 215,05	2 450,83	0,00	30 415,86	0,00
15	24/05/2039	4,11	31 665,95	30 415,86	1 250,09	0,00	0,00	0,00
Total			437 471,99	314 057,00	123 414,99	0,00		

(*) Les dates d'échéances indiquées dans le présent tableau d'amortissement sont des dates prévisionnelles données à titre indicatif.

A titre purement indicatif et sans valeur contractuelle, la valeur de l'index en vigueur lors de l'émission du présent contrat est de 3,00 % (Livret A).

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Tableau d'Amortissement En Euros

Edité le : 24/05/2024

DIRECTION REGIONALE AUVERGNE-RHONE-ALPES

Emprunteur : 0060794 - CDC HABITAT SOCIAL SA D'HLM
N° du Contrat de Prêt : 160238 / N° de la Ligne du Prêt : 5587411
Opération : Acquisition en VEFA
Produit : PLUS

Capital prêté : 664 064 €
Taux actuariel théorique : 3,60 %
Taux effectif global : 3,60 %

N° d'échéance	Date d'échéance (*)	Taux d'intérêt (en %)	Echéance (en €)	Amortissement (en €)	Intérêts (en €)	Intérêts à différer (en €)	Capital dû après remboursement (en €)	Stock d'intérêts différés (en €)
1	24/05/2025	3,60	23 906,30	0,00	23 906,30	0,00	664 064,00	0,00
2	24/05/2026	3,60	23 906,30	0,00	23 906,30	0,00	664 064,00	0,00
3	24/05/2027	3,60	64 861,80	40 955,50	23 906,30	0,00	623 108,50	0,00
4	24/05/2028	3,60	64 861,80	42 429,89	22 431,91	0,00	580 678,61	0,00
5	24/05/2029	3,60	64 861,80	43 957,37	20 904,43	0,00	536 721,24	0,00
6	24/05/2030	3,60	64 861,80	45 539,84	19 321,96	0,00	491 181,40	0,00
7	24/05/2031	3,60	64 861,80	47 179,27	17 682,53	0,00	444 002,13	0,00
8	24/05/2032	3,60	64 861,80	48 877,72	15 984,08	0,00	395 124,41	0,00
9	24/05/2033	3,60	64 861,80	50 637,32	14 224,48	0,00	344 487,09	0,00

(*) Les dates d'échéances indiquées dans le présent tableau d'amortissement sont des dates prévisionnelles données à titre indicatif.

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Tableau d'Amortissement En Euros

Edité le : 24/05/2024

DIRECTION REGIONALE AUVERGNE-RHONE-ALPES

N° d'échéance	Date d'échéance (*)	Taux d'intérêt (en %)	Echéance (en €)	Amortissement (en €)	Intérêts (en €)	Intérêts à différer (en €)	Capital dû après remboursement (en €)	Stock d'intérêts différés (en €)
10	24/05/2034	3,60	64 861,80	52 460,26	12 401,54	0,00	292 026,83	0,00
11	24/05/2035	3,60	64 861,80	54 348,83	10 512,97	0,00	237 678,00	0,00
12	24/05/2036	3,60	64 861,80	56 305,39	8 556,41	0,00	181 372,61	0,00
13	24/05/2037	3,60	64 861,80	58 332,39	6 529,41	0,00	123 040,22	0,00
14	24/05/2038	3,60	64 861,80	60 432,35	4 429,45	0,00	62 607,87	0,00
15	24/05/2039	3,60	64 861,75	62 607,87	2 253,88	0,00	0,00	0,00
Total			891 015,95	664 064,00	226 951,95	0,00		

(*) Les dates d'échéances indiquées dans le présent tableau d'amortissement sont des dates prévisionnelles données à titre indicatif.

A titre purement indicatif et sans valeur contractuelle, la valeur de l'index en vigueur lors de l'émission du présent contrat est de 3,00 % (Livret A).



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°166/ 2024

**L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE**

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

166. AFFAIRES FINANCIÈRES

Approbation de la garantie d'emprunt de la Ville au bénéfice de CDC HABITAT SOCIAL SOCIETE ANONYME D'HABITATIONS A LOYER MODERE pour l'acquisition en VEFA de l'usufruit pendant 16 ans de 28 logements (17 PLUS, 11 PLS) – Résidence « Villa Bergame », chemin de l'Épervier à Aix-les-Bains

Pierre-Louis BALTHAZARD est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

VU la demande formulée par CDC HABITAT SOCIAL SOCIETE ANONYME D'HABITATION A LOYER MODERE tendant à obtenir la garantie de la Ville d'Aix-les-Bains à hauteur de 50 % d'un emprunt d'un montant total de 1.219.863 euros, finançant l'acquisition en VEFA de l'usufruit pendant 16 ans de 28 logements (17 PLUS, 11 PLS) situés Chemin de l'Épervier à Aix-les-Bains,

VU les articles L.2252-1 et L.2252-2 du Code Général des Collectivités Territoriales,

VU l'article 2305 du Code Civil,

VU le contrat de prêt n° 160238 en annexe signé entre CDC HABITAT SOCIAL SOCIETE ANONYME D'HABITATION A LOYER MODERE, ci-après l'emprunteur et la Caisse des Dépôts et Consignations,

VU l'intérêt de la construction de logements locatifs sur la commune,

VU le caractère social des logements acquis par CDC HABITAT SOCIAL SOCIETE ANONYME D'HABITATION A LOYER MODERE,

VU l'examen de la question par la commission n° 1 du 17 septembre 2024,

DÉLIBÈRE

Article 1 :

L'assemblée délibérante de la Ville d'Aix-les-Bains accorde sa garantie à hauteur de 50 % pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 1.219.863 euros souscrit par l'emprunteur auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations, selon les caractéristiques financières et aux charges et conditions du contrat de prêt n° 160238 constitué de 3 lignes du prêt.

La garantie de la collectivité est accordée à hauteur de la somme en principal de 609.931,50 euros augmentée de l'ensemble des sommes pouvant être dues au titre du contrat de prêt.

Ledit contrat est joint en annexe et fait partie intégrante de la présente délibération.

Article 2 : la garantie est apportée aux conditions suivantes :

La garantie de la collectivité est accordée pour la durée totale du prêt jusqu'au complet remboursement de celui-ci et porte sur l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

Sur notification de l'impayé par lettre recommandée de la Caisse des Dépôts et Consignations, la collectivité s'engage dans les meilleurs délais à se substituer à l'emprunteur pour son paiement, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

Article 3 :

Le conseil municipal s'engage pendant toute la durée du prêt à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges de ce prêt.

Article 4 :

Le conseil municipal autorise le maire à signer la convention à intervenir avec le Conseil Départemental de la Savoie et tous documents relatifs à ce contrat.

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR :

- **TRANSCRIT** l'exposé en délibération,
- **APPROUVE** la garantie d'emprunt de la Ville au bénéfice de CDC HABITAT SOCIAL SOCIETE ANONYME D'HABITATION A LOYER MODERE pour l'acquisition en VEFA de l'usufruit pendant 16 ans de 28 logements (17 PLUS, 11 PLS) situés Chemin de l'Épervier à Aix-les-Bains,
- **S'ENGAGE** à garantir les prêts que CDC HABITAT SOCIAL SOCIETE ANONYME D'HABITATION A LOYER MODERE sera appelé à contracter pour la réalisation de cette opération,
- **AUTORISE** le maire ou son représentant à établir tout acte nécessaire à la mise au point de ce dossier et à signer toutes les pièces relatives au dossier dont la convention de financement à venir avec le Conseil Départemental de la Savoie.

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08/10/2024 »

Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:42

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-22280.xml; 073-217300086-20240924-24092024_166-DE-1-2_22611.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 2

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_166

Objet acte: Délibération 166 - Garantie emprunt de la ville au bénéfice de CDC HABITAT SOCIAL Villa Bergame

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 7.3.3-Garanties d'emprunt

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_166-DE

Rapport d'erreur(s):

AG ECONOMIE DE LA CONNAISSANCE
TOUR INCITY
116 COURS LAFAYETTE BP 3276
69404 LYON CEDEX 03
Téléphone 04 72 60 20 00
Suivi par Cecile BOURRET
Référence F8047027-4/5511267

CONTRAT DE PRÊT

Date d'édition : 09/08/2024

Le présent contrat de prêt n'est pas soumis aux dispositions des articles L312-1 et suivants et des articles L313-1 et suivants du code la consommation et comprend des conditions particulières, des conditions générales et, le cas échéant, des conditions spécifiques et annexes par type de prêt.

ENTRE LES SOUSSIGNES

- PRETEUR

CAISSE D'ÉPARGNE ET DE PREVOYANCE DE RHONE ALPES - CERA (Caisse d'épargne Rhône Alpes), Banque coopérative régie par les articles L 512-85 et suivants du Code monétaire et financier, société anonyme à directoire et conseil d'orientation et de surveillance au capital de 1 150 000 000 euros, dont le siège social est situé 116, Cours Lafayette - BP 3276 - 69404 LYON cedex 03, immatriculée au RCS de Lyon sous le numéro 384 006 029, Intermédiaire d'assurance, immatriculé à l'ORIAS sous le n°07 004 760 et titulaire de l'identifiant unique REP Emballages Ménagers et Papiers n° FR232581_01QHNQ (BPCE-SIRET 493 455 042).

Ci-après dénommé le "Prêteur", et :

- EMPRUNTEUR(S) SOLIDAIRE(S)

OGEC ENSEMBLE SCOLAIRE LAMARTINE
Dénomination sociale : OGEC ENSEMBLE SCOLAIRE LAMARTINE
Forme juridique : ASSOCIATION DECLAREE
Siège social : 5 RUE DE LA CITE 5-7
73100 AIX-LES-BAINS
Activité : ENSEIGNEMENT SECONDAIRE GENERAL
N° SIREN / RM ou autre ordre professionnel : 776437246 , lieu d'immatriculation : REPERTOIRE SIRENE

Ci-après dénommé l' "Emprunteur",

représenté(e) par Madame Gisèle BOIRON, en qualité de Présidente et autorisé(e) à signer les présentes.

- CAUTION(S)

Dénomination sociale : COMMUNE D AIX LES BAINS
Forme juridique : COMMUNE ET COMMUNE NOUVELLE
Capital de la société : 0,00 EUR
Enseigne :
Siège social : PLACE MAURICE MOLLARD
73103 AIX LES BAINS CEDEX
N° SIREN : 217300086

représenté(e) par Monsieur Renaud BERETTI, en qualité de Maire et autorisé(e) à signer les présentes.

Ci-après dénommé(e)(s) "La caution" même en cas de pluralité de cautions,

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIV

CONDITIONS PARTICULIERES

Objet du Prêt

Ce prêt est destiné à financer :
Construction d'un bâtiment scolaire et travaux

Aposez vos initiales.

Réf. : F8047027 Page 1 /13

GB

Caractéristiques du prêt
ASSO EQUIP TF MODULABLE >300KE : Référence 597543G

Montant total du crédit : 3 300 000,00 EUR

Phases Type d'échéance	Taux d'intérêt Nature du taux	Durée (mois)	Echéance hors assurance et accessoires			Assurances Accessoires (En EUR)	Echéance Ass/Acc. Inclus (En EUR)
			Périodicité / Jour	Nbre	Montant (En EUR)		
Préfinancement Anticipation	3,550 % Fixe	24	mensuelle 05	24	Intérêts calculés selon les modalités de recouvrement des intérêts définies au contrat	0,00 0,00	0,00 + Intérêts calculés selon les modalités de recouvrement des intérêts définies au contrat
Amortissement Echéance constante	3,550 % Fixe	180	mensuelle 05	180	23 672,23	0,00 0,00	23 672,23
Durée totale (hors préfinancement)		180					

- Taux Effectif Global - TEG :	3,57 %	Durée de période :	mensuelle
- Taux de période :	0,30%	Par période :	mensuelle
- Frais de Dossier :	3 300,00 EUR		
- Frais de Garantie : (évaluation)	120,00 EUR		
- Montant total des intérêts :	961 001,40 EUR		
- Coût total avec assurance/accessoires/frais :	964 421,40 EUR (hors coûts des éventuelles assurances facultatives)		

Le coût total du crédit et le TEG ne tiennent pas compte des intérêts intercalaires.

Durant la phase de préfinancement, les intérêts sont calculés sur le montant des sommes débloquées, au taux d'intérêt indiqué ci-dessus sur la base d'une année bancaire de 360 jours, d'un semestre de 180 jours, d'un trimestre de 90 jours et d'un mois de 30 jours.

Durant la phase d'amortissement, les intérêts sont calculés sur le montant du capital restant dû, au taux d'intérêt indiqué ci-dessus sur la base d'une année bancaire de 360 jours, d'un semestre de 180 jours, d'un trimestre de 90 jours et d'un mois de 30 jours.

MODALITES DE REMBOURSEMENT :

- PRELEVMT COMPTE INTERNE ETAB. : 13825-00200-08776844128-79

MODALITES DE PAIEMENT DES FRAIS :

- l'emprunteur déclare autoriser le paiement des frais de dossier à la date de prise d'effet du contrat
- l'emprunteur déclare autoriser le paiement des frais de la garantie caution personne morale

MODALITES DE RECOUVREMENT DES INTERETS :

- Période de préfinancement : Intérêts recouverts mensuellement
- Période d'amortissement : Intérêts recouverts mensuellement

MODALITES DE VERSEMENT :

VIREMENT INTERNE ETAB. DIFFERE : 13825-00200-08776844128-79

ASSURANCES

L'adhésion à un contrat d'assurance emprunteur n'est pas exigée pour obtenir le financement.

GARANTIES

Les coûts de prises de garanties et de leurs suites sont à la charge de l'Emprunteur, de même que les frais éventuels de procuration ou de mainlevée hypothécaire totale ou partielle.

Caution personne morale (sous seing privé) : COMMUNE D AIX LES BAINS

Crédit	Quotité ou Montant (1)
597543G ASSO EQUIP TF MODULABLE >300KE	50,00 %

(1) Outre intérêts, frais et accessoires

DISPOSITION(S) PARTICULIERE(S)

En cas de remboursement anticipé à hauteur de 600 000 (six cent mille) euros, la Caisse d'Épargne n'exigera aucune indemnité, sauf en cas de rachat du Prêt par une autre banque. Dans cette dernière hypothèse, la Caisse d'Épargne exigera alors une indemnité conformément aux conditions générales et/ou conditions spécifiques.

CONDITIONS GENERALES

Le présent contrat, ci-après dénommé le "Contrat", comprend des conditions particulières, des conditions générales et, le cas échéant, des conditions spécifiques et/ou annexes.

Les conditions particulières prévalent, dans tous les cas, sur les conditions générales et sur les conditions spécifiques et/ou les annexes dès lors qu'elles viennent soit les compléter soit les modifier. En outre, les conditions spécifiques priment les conditions générales lorsqu'elles traitent du même objet.

Définitions

Les termes "Crédit" et "Prêt" s'appliquent aussi bien à un seul qu'à plusieurs prêts composant l'opération de financement, et sont indifféremment utilisés dans le cadre du Contrat.

Le terme "Emprunteur" s'applique aussi bien à un seul emprunteur qu'à des co-emprunteurs. En cas de pluralité d'emprunteurs, ceux-ci sont tenus solidairement entre eux des obligations résultant du Contrat et de ses suites.

Le terme "Caution" s'applique aussi bien à une seule qu'à plusieurs caution(s), personne(s) physique(s) et/ou morale(s).

I - CONCLUSION DU CONTRAT

Formation du Contrat

Le Contrat sera valablement formé par la signature de ce dernier par le Prêteur et l'Emprunteur.

Sauf indication contraire, la date de signature du Contrat par le Prêteur correspond à la date d'édition ou d'émission du Contrat.

La signature par l'Emprunteur devra intervenir au plus tard dans les trente (30) jours calendaires à compter de la date d'édition ou d'émission indiquée en début de Contrat. A défaut, l'offre de Contrat faite par le Prêteur sera nulle.

Objet du Contrat

L'objet du Contrat est le financement du Crédit dont les modalités sont mentionnées aux conditions particulières du Contrat.

L'Emprunteur s'engage à n'employer les fonds prêtés qu'au financement de l'objet défini aux conditions particulières du Contrat et à réaliser cet objet.

L'utilisation du Crédit à un objet autre que celui contractuellement prévu ne saurait en aucun cas engager la responsabilité du Prêteur, ni lui être opposée le cas échéant par l'Emprunteur, la Caution et/ou le(s) garant(s).

L'Emprunteur s'engage à justifier de l'utilisation des fonds à première demande du Prêteur.

II - EXECUTION DU CONTRAT

Conditions et modalités de versement des fonds

Conditions de versement des fonds

Le versement des fonds est subordonné :

- à la fourniture au Prêteur d'un exemplaire dûment signé du Contrat ;
- au paiement des frais et commissions dues et exigibles au titre du Contrat ;
- à la constitution et à la régularisation des garanties prévues au Contrat et au paiement des frais afférents à ces dernières ;
- à l'accomplissement des formalités et conditions/clauses particulières, spécifiques, préalables ou suspensives, prévues au Contrat ;
- à l'adhésion à l'assurance emprunteur lorsque cette assurance est exigée par le Prêteur ;

Le Contrat pourra être caduc en cas de non-réalisation de l'une quelconque des conditions susvisées. Le cas échéant, l'ensemble des frais de toute nature relatifs au Contrat déjà versés par l'Emprunteur au Prêteur ou à tout tiers resteront en leur acquit.

Aucun versement de fonds ne sera possible lors de la survenance d'un événement tel que décrit à l'article "Déchéance du terme et exigibilité anticipée du Crédit".

Modalités de versement des fonds

Sauf indication contraire aux conditions particulières ou spécifiques du Crédit, la phase pendant laquelle intervient le versement des fonds, dénommée la phase de préfinancement, indiquée aux conditions particulières du Contrat, prend fin à la date de point de départ d'amortissement du Crédit telle que prévue ci-dessous.

Le point de départ d'amortissement intervient à la première date d'échéance suivant le versement total des fonds ou à la fin de la phase de préfinancement ou, le cas échéant, à la fin de la phase de différé selon les modalités prévues aux conditions particulières du Contrat.

Tout versement du Crédit a lieu sur demande de l'Emprunteur, en une ou plusieurs fois pour un montant qui ne pourra être inférieur à dix (10) % du montant du Crédit.

Le premier versement de fonds devra intervenir dans le délai de 3 mois à compter de la signature par le Prêteur du Contrat. A défaut, et sauf accord contraire du Prêteur formalisé par tout moyen, le Contrat sera réputé caduc. Le Contrat caduc ne pourra plus donner lieu à un quelconque versement et l'ensemble des frais de toute nature relatifs au Contrat, déjà versés par l'Emprunteur au Prêteur ou à tout tiers, resteront en leur acquit.

Les fonds devront être entièrement versés durant la phase de préfinancement décrite aux conditions particulières du Contrat ou, à défaut, dans le délai indiqué aux conditions spécifiques du Contrat ou, à défaut, dans le délai maximum de 6 mois à compter de la signature du Contrat par le Prêteur.

Passé ce délai, et sauf accord contraire du Prêteur formalisé par écrit, l'Emprunteur ne pourra plus procéder à une quelconque nouvelle demande de versement et le montant du Crédit sera réduit à hauteur des sommes déjà versées.

Les demandes de versement de fonds devront toujours parvenir par écrit au Prêteur, au plus tard trois (3) jours ouvrés avant la date de versement souhaitée. Le Prêteur ne sera pas tenu responsable de tout retard indépendant de sa volonté pour quelque motif que ce soit, tant à l'égard de l'Emprunteur qu'à l'égard de tout tiers.

A la convenance du Prêteur, les fonds pourront être versés soit sur le compte désigné par l'Emprunteur dans les conditions particulières du Contrat, soit directement au notaire ou à l'avocat, aux vendeurs, entrepreneurs, promoteurs ou fournisseurs, en une seule fois ou par versements fractionnés.

La preuve du versement du Crédit résultera suffisamment des écritures passées par le Prêteur.

Les documents relatifs au(x) versement(s) des fonds seront constitués, pour les besoins des présentes, par les factures en bonne et due forme, les situations de travaux et/ou tout autre justificatif que le Prêteur jugera nécessaire.

Différé ou franchise d'amortissement

Lorsque les conditions particulières du Contrat le prévoient, la phase d'amortissement du Crédit est précédée d'une phase de différé ou franchise d'amortissement.

Les termes "différé" ou "franchise" sont indifféremment utilisés dans le cadre du Contrat et signifient que le règlement du capital et/ou des intérêts est reporté totalement ou partiellement à une date ultérieure selon les modalités prévues au Contrat. L'existence d'une phase de différé total ou partiel reporte la date de point de départ de l'amortissement du Crédit.

Différé total ou franchise totale (franchise d'amortissement du capital et des intérêts)

Pendant la phase de différé total, les intérêts du Crédit sont calculés au taux mentionné aux conditions particulières du Contrat sur le montant total des fonds versés et sont, conformément au tableau d'amortissement fourni à l'Emprunteur :

- soit capitalisés et viennent augmenter le capital à rembourser par l'Emprunteur ;
- soit prélevés en une seule fois, à la date du point de départ de l'amortissement ou avec la première échéance ;
- soit exigibles en même temps que le capital, à la date de fin du Crédit.

Durant cette phase, les primes de l'assurance emprunteur (en cas d'adhésion au contrat d'assurance emprunteur souscrit auprès du Prêteur) ainsi que les commissions périodiques de toute nature, s'il y a lieu, sont prélevées aux dates et selon la périodicité définies aux conditions particulières du Contrat.

Différé partiel ou franchise partielle (franchise d'amortissement du capital)

Pendant la période de différé partiel, les échéances comprennent les intérêts au taux du Crédit, calculés sur le montant total des fonds versés, ainsi que les primes de l'assurance emprunteur (en cas d'adhésion au contrat d'assurance emprunteur souscrit auprès du Prêteur) et les éventuelles commissions périodiques de toute nature.

Remboursement du Crédit - Amortissement

Conformément au tableau d'amortissement qui sera fourni à l'Emprunteur, le remboursement du capital prêté se fera à terme échu, suivant les modalités prévues aux conditions particulières du Contrat, notamment :

- Soit de manière constante, auquel cas la part de capital de chaque échéance de remboursement sera égale au montant total du Crédit divisé par le nombre d'échéances ;
- Soit de manière progressive :
 - . Pour un crédit à taux fixe, le capital amorti à chaque échéance sera égal à la différence entre le montant de l'échéance et les intérêts dus sur la période écoulée. L'amortissement progressif correspond à une échéance constante dans laquelle la fraction de capital amorti est progressive pendant toute la durée de l'amortissement ;
 - . Pour un crédit à taux révisable, le capital amorti à chaque échéance sera défini selon le taux de progressivité correspondant au taux d'intérêt défini à la date d'édition du Contrat et figurant aux conditions particulières. L'amortissement restera inchangé sur toute la durée du Crédit, seuls les intérêts seront recalculés selon la périodicité et le taux d'intérêt mentionnés aux conditions particulières.

Dans les cas susvisés, les échéances comprennent l'amortissement en capital, le paiement des intérêts, les primes de l'assurance emprunteur (en cas d'adhésion au contrat d'assurance emprunteur souscrit auprès du Prêteur) et les éventuelles commissions périodiques de toute nature payables à terme échu.

- Soit "in fine", auquel cas le remboursement du capital interviendra en une seule fois, au terme de la durée du Crédit mentionnée aux conditions particulières du Contrat.

Calcul et paiement des intérêts

Intérêts Intercalaires

Il sera perçu des intérêts intercalaires sur les fonds versés avant l'entrée en amortissement du Crédit.

Ces intérêts intercalaires sont calculés au taux d'intérêt mentionné aux conditions particulières du Contrat sur la base des sommes effectivement versées jusqu'à la date de point de départ d'amortissement ou la date de première échéance (en phase de différé ou franchise).

Le paiement de ces intérêts se fait soit en une seule fois, lors de la première échéance qui suit la date de point de départ d'amortissement du Crédit, soit de manière échelonnée, soit le montant de ces intérêts est capitalisé et augmente le capital à rembourser par l'Emprunteur.

Intérêts pendant la période d'amortissement

Pendant la période d'amortissement, les intérêts sont calculés sur le montant du capital restant dû, au taux fixé aux conditions particulières du Contrat. Un tableau d'amortissement, comprenant notamment la part en intérêts, est fourni par le Prêteur à l'Emprunteur.

Intérêts en cas de crédit in fine

En cas de crédit in fine, les intérêts sont calculés sur le montant du capital restant dû au taux précisé aux conditions particulières du Contrat. Toute échéance d'intérêts est payable à terme échu selon les modalités mentionnées aux conditions particulières du Contrat.

Intérêts de retard

Toute somme exigible et non payée à bonne date ainsi que tous frais et débours qui seraient avancés par le Prêteur au titre du Contrat supporteront de plein droit des intérêts de retard au taux du Crédit majoré de trois (3) points sans qu'aucune mise en demeure soit nécessaire. Les intérêts se capitaliseront de plein droit lorsqu'ils seront dus pour une année entière, conformément aux dispositions légales en vigueur.

Mode de paiement - Prélèvement - Compensation

L'Emprunteur autorise le Prêteur à prélever sur le compte ouvert à son nom et désigné aux conditions particulières du Contrat, le montant des frais, des intérêts intercalaires, des primes d'assurance (en cas d'adhésion au contrat d'assurance emprunteur souscrit auprès du Prêteur), des échéances de remboursement et plus généralement de toutes sommes exigibles au titre du Contrat, et ce, dès la conclusion du Contrat et pendant toute sa durée.

En cas de prélèvements SEPA, lorsque le compte de prélèvement n'est pas ouvert dans les livres du Prêteur, le tableau d'amortissement fera office de notification des prélèvements. En tout état de cause, l'Emprunteur accepte de recevoir la notification de prélèvement, par tous moyens appropriés, le cas échéant sous forme électronique (tableau d'amortissement, échéancier, lettres, avis d'échéances, factures), trois (3) jours au plus tard avant la date du (des) prélèvement(s).

Toute modification affectant le montant à prélever donnera lieu à une nouvelle notification dans les mêmes conditions.

L'Emprunteur s'engage à ce que son compte de prélèvement présente un solde suffisant. A défaut de provision suffisante, le prélèvement pourra s'opérer sur tout autre compte ou sous compte ouvert dans les livres du Prêteur au nom de l'Emprunteur.

De plus, l'Emprunteur autorise le Prêteur à compenser de plein droit les sommes dont il serait redevable, à un titre quelconque, au titre du Contrat, avec toutes celles que le Prêteur pourrait lui devoir, et ce, en raison de la nécessaire connexité qui existe entre toutes les conventions conclues entre le Prêteur et l'Emprunteur.

Taux effectif global (TEG)

Le taux effectif global du Crédit est déterminé conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur. Le TEG indiqué aux conditions particulières du Contrat est calculé sur la base d'un versement total, immédiat et en une seule fois du montant du Crédit.

Si le taux d'intérêt du Crédit est variable ou révisable, le TEG est calculé sur la base de ce taux, qui demeurerait inchangé sur toute la durée du Crédit, composé de l'indice ou du taux de référence majoré de la marge, tels qu'indiqués aux conditions particulières.

Le TEG indiqué aux conditions particulières du Contrat peut correspondre, le cas échéant, à des chiffres arrondis selon la règle suivante :

- lorsque la 3ème décimale est inférieure ou égale à 4, la valeur de la deuxième décimale est conservée,
- lorsque la 3ème décimale est supérieure ou égale à 5, la valeur de la deuxième décimale est augmentée de 1.

Remboursement anticipé

L'Emprunteur pourra rembourser le Crédit par anticipation en partie ou en totalité, à une date normale d'échéance, moyennant un préavis d'un (1) mois par lettre envoyée en recommandé avec demande d'avis de réception adressée au Prêteur, et sous réserve que le remboursement représente au minimum 10,00 % du capital emprunté, sauf s'il s'agit de son solde.

Dans l'hypothèse où le Prêt est un prêt à taux d'intérêt variable et/ou révisable et tant que l'Indice de Substitution défini au paragraphe "Evénements affectant les taux ou indices de référence" ne sera pas déterminé, tout remboursement par anticipation n'interviendra qu'à titre provisionnel, le montant du remboursement définitif n'étant établi qu'après détermination du taux ou de l'Indice de Substitution.

Le remboursement anticipé du Crédit donne lieu au paiement par l'Emprunteur d'une indemnité dont les modalités sont précisées dans les conditions particulières et/ou spécifiques du Contrat.

Sauf prêt à remboursement In Fine, tel que mentionné aux conditions particulières, pour lequel la durée demeure inchangée, le remboursement anticipé partiel, au choix de l'Emprunteur, donne lieu :

- soit à un maintien de la durée du Crédit avec réduction du montant des échéances ;
- soit à une réduction de la durée du Crédit sans modification du montant des échéances.

Déclarations de l'Emprunteur

A la date des présentes, l'Emprunteur déclare et garantit expressément :

- qu'il est régulièrement constitué, qu'il peut valablement conclure le Crédit et remplir toutes les obligations qui en découlent pour lui, et notamment que sa signature, et s'il y a lieu, la signature des actes de garanties, ont été dûment autorisés dans les formes légales et/ou statutaires requises ;
- que les engagements découlant du Contrat, et le cas échéant des garanties y afférentes, ne contreviennent en aucune manière à un quelconque engagement, une quelconque disposition contractuelle, réglementaire ou légale qui pourrait le lier ou lui être applicable ;
- que les documents et informations fournis au Prêteur pour les besoins du Contrat sont exacts et que les documents financiers ont été établis selon les principes comptables généralement appliqués en France et donnent une image fidèle de son actif, de son passif et de ses résultats pour chaque exercice ;
- qu'il n'existe ou n'est survenu aucun événement (y compris réclamation ou procédure judiciaire, arbitrale ou administrative) relatif à son activité, son patrimoine, sa situation économique, juridique ou financière, susceptible d'empêcher la signature et/ou l'exécution du Contrat ou d'avoir un effet défavorable sur sa capacité à rembourser le Crédit ;
- qu'il n'existe pas de fait ou d'évènement susceptible de constituer l'un quelconque des cas mentionnés à l'article « Déchéance du terme et exigibilité anticipée du Crédit » du Contrat ;
- qu'il est à jour de ses paiements vis-à-vis de ses salariés, des administrations fiscales et des organismes de sécurité sociale.

Engagements de l'Emprunteur

L'Emprunteur s'engage pendant toute la durée du Crédit, sous peine de se voir appliquer les dispositions de l'article « Déchéance du terme et exigibilité anticipée du Crédit » :

- à fournir au Prêteur, annuellement et au plus tard dans les six (6) mois de la clôture de chaque exercice, les documents suivants, s'il y a lieu certifiés par les commissaires aux comptes et accompagnés des rapports de ces derniers : (i) ses comptes sociaux annuels (comprenant notamment un bilan, un compte de résultat, un tableau de financement et leurs annexes), et le cas échéant (ii), ses comptes consolidés annuels (comprenant notamment un bilan, un compte de résultat, un tableau de financement et leurs annexes) ;
- à communiquer au Prêteur, sur première demande, tout élément justificatif sur sa situation juridique, financière, fiscale, comptable et patrimoniale ;
- à justifier, sur simple demande, être à jour de ses impôts, taxes et cotisations sociales ;
- à informer le Prêteur, dans un délai de huit (8) jours de l'acte ou de la décision concerné(e), de tout fait susceptible de remettre en cause sa capacité de remboursement du Crédit, ainsi que de toute modification concernant sa situation juridique ou la structure de son entreprise, notamment toute modification statutaire ou tout changement de mandataires sociaux ;
- à prévenir ou informer le Prêteur de toute procédure de mandat ad hoc, de conciliation, de sauvegarde (quelle qu'elle soit), de redressement ou liquidation judiciaire, ou de toute mesure similaire ou équivalente ;
- à ne pas démembrer, vendre ou transférer, à quelque titre que ce soit, le(s) bien(s) objet(s) du Crédit ou affecté(s) en garantie, ou procéder à un changement de sa (leur) nature ou destination, le(s) donner en location ou en gérance, à moins d'en avoir obtenu l'accord préalable et écrit du Prêteur ;
- à entretenir convenablement le(s) bien(s) objet(s) du Crédit ou donné(s) en garantie au titre du Crédit ;
- à informer sans délai, par lettre recommandée adressée avec demande d'avis de réception, le Prêteur en cas de déclaration d'un patrimoine d'affectation, en tant qu'entrepreneur individuel à responsabilité limitée, ainsi qu'en cas de renonciation audit patrimoine, cession, donation ou apport dudit patrimoine d'affectation, intervenant postérieurement à la signature du Contrat ;
- à signaler dans les quinze (15) jours le décès de toute Caution ou de tout garant afin de permettre le remplacement de la garantie si nécessaire ;
- à notifier au Prêteur toute procédure civile d'exécution et expropriation sur l'(les) immeuble(s) objet(s) du Crédit ou donné(s) en garantie. En cas d'expropriation d'un immeuble financé ou remis en garantie au Prêteur, l'Emprunteur s'engage à céder ou déléguer au Prêteur ses droits et actions contre le débiteur au titre de toute indemnité d'éviction à laquelle l'Emprunteur aurait droit sans que cette cession ou délégation puisse faire obstacle au recouvrement de la créance du Prêteur par toutes autres voies de droit ;
- à informer immédiatement le Prêteur de tout(e) fait, évènement ou circonstance susceptible de constituer l'un quelconque des cas mentionnés à l'article « Déchéance du terme et exigibilité anticipée du Crédit » du Contrat.

Déchéance du terme et exigibilité anticipée du Crédit

Le Crédit sera résilié et les sommes prêtées deviendront immédiatement exigibles en capital, intérêts, commissions, indemnités, frais et accessoires, quinze (15) jours après l'envoi d'une mise en demeure de régler les sommes dues restée infructueuse et aucun autre versement de fonds ne pourra être sollicité par l'Emprunteur, dans l'un quelconque des cas suivants :

- non-paiement à bonne date d'une somme quelconque exigible au titre du Contrat ;
- non-paiement à bonne date d'une somme quelconque exigible au titre d'un quelconque autre concours consenti par le Prêteur ou tout autre établissement de crédit en cas de cofinancement ;
- incident de paiement de l'Emprunteur déclaré à la Banque de France, interdiction bancaire ou judiciaire d'émettre des chèques ;
- non-paiement à bonne date de toute prime d'assurance relative au Crédit et/ou au(x) bien(s) objet(s) du Crédit et/ou affecté(s) en garantie ;
- affectation du Crédit à un objet autre que celui prévu au Contrat ;
- défaut de production imputable à l'Emprunteur, dans un délai d'un (1) mois suivant la demande du Prêteur qui en sera faite, des justifications relatives à l'affectation des fonds aux dépenses de l'opération objet du Crédit ;
- non constitution effective de l'une quelconque des garanties prévues au Contrat ;
- non-respect de la réglementation spécifique applicable à chaque type de prêt consenti par le Prêteur et conditionnant l'octroi et le maintien de ces prêts ;

- vente ou transfert à quelque titre que ce soit, et sans l'accord préalable et écrit du Prêteur, du (des) bien(s) objet(s) du Crédit ou affecté(s) en garantie, altération de sa (leur) valeur par la faute ou négligence du constituant, ou changement de nature ou de destination du (des) bien(s) financé(s) ou affecté(s) en garantie ;
- déplacement, vente, apport en société du fonds de commerce ou artisanal exploité, cessation, non renouvellement, résiliation du bail des locaux servant à l'exploitation du fonds de commerce ou artisanal de l'Emprunteur ou affectés en garantie, comme encas de non-paiement d'échéances de loyer lorsque le fonds est nanti ;
- démembrement ou apport du (des) bien(s) objet(s) du Crédit ou donné(s) en garantie sans l'accord écrit préalable et écrit du Prêteur ;
- vente, apport ou retrait de bien(s) nécessaire(s) à l'exploitation sans avoir préalablement recueilli l'accord écrit du Prêteur, lorsque l'Emprunteur est un entrepreneur individuel à responsabilité limitée, sauf en cas de remplacement par un bien de même nature et de même valeur ;
- modification de la répartition du capital social de l'Emprunteur et/ou des droits de vote qui y sont attachés, ayant pour conséquence de faire perdre le contrôle, directement ou indirectement, à l'associé majoritaire existant à la date de signature du Contrat, sauf accord préalable et écrit du Prêteur ;
- modification de la situation juridique et/ou patrimoniale de l'Emprunteur, notamment en cas de fusion, scission, absorption, apport partiel d'actif, réduction de capital, cession de l'entreprise de l'Emprunteur, sauf accord préalable et écrit du Prêteur ;
- modification de l'objet social de l'Emprunteur ou transfert de son siège social hors de France Métropolitaine sans accord préalable et écrit du Prêteur ;
- cessation ou changement de l'activité de l'Emprunteur déclarée lors de la demande du Crédit ;
- retrait d'agrément ou d'autorisation d'exercice ou radiation de l'Emprunteur en cas d'exercice par l'Emprunteur d'une activité réglementée ;
- décès de tout obligé ou co-obligé ;
- liquidation judiciaire de l'Emprunteur, sauf maintien de l'activité tel que prévu par les dispositions légales en vigueur ;
- procédure civile d'exécution prononcée à l'encontre de l'Emprunteur ou du tiers garant portant sur le(s) bien(s) objet(s) du Crédit ou affecté(s) en garantie ;
- rapport général des commissaires aux comptes faisant apparaître un refus de certification des comptes, une certification des comptes assortie de réserves ou une révélation de faits délictueux imputables à l'Emprunteur ;
- inexactitude de l'une quelconque des déclarations effectuées par l'Emprunteur sur des éléments essentiels ayant déterminé l'octroi du Crédit par le Prêteur ou pouvant compromettre le remboursement du Crédit ;
- fausse déclaration de la Caution ou du tiers garant dans les questionnaires remis à l'appui de la demande de Crédit et dans les documents justificatifs prévus dans le Contrat ;
- non-respect de l'un quelconque des engagements souscrits par l'Emprunteur au titre du Contrat ;
- pour une Union de sociétés mutuelles d'assurance, diminution du nombre de sociétés adhérentes en deçà de 4 ;
- pour une Mutuelle, retrait de l'agrément accordé par l'ACPR ;
- pour une association/fondation reconnue d'utilité publique, retrait de la reconnaissance d'utilité publique ;
- pour une fondation, retrait d'un fondateur n'ayant pas rempli tous ses engagements, notamment financiers ;
- pour une fondation d'entreprise, non-respect du programme d'actions pluriannuel préconçu (le cas échéant).

Le Crédit sera résilié et les sommes prêtées deviendront exigibles en capital, intérêts, commissions, indemnités, frais et accessoires, immédiatement et de plein droit, après l'envoi d'une mise en demeure, et aucun autre versement de fonds ne pourra être sollicité par l'Emprunteur, en cas de comportement gravement répréhensible de l'Emprunteur, comme dans le cas où sa situation s'avérerait irrémédiablement compromise au sens des dispositions légales en vigueur.

Lorsque l'Emprunteur est un entrepreneur individuel à responsabilité limitée, il est convenu qu'il n'y aura pas, sauf accord préalable et écrit du Prêteur, transfert du Crédit et des sûretés y attachées, au cessionnaire ou au donataire du patrimoine affecté, au bénéficiaire de l'apport du patrimoine affecté en cas d'apport à une société, ou encore à un héritier en cas de reprise du patrimoine affecté. Le Prêteur pourra prononcer l'exigibilité anticipée de plein droit du Crédit à l'encontre de l'Emprunteur.

En cas d'exigibilité du Crédit consécutive à la résiliation du Contrat dans les cas prévus ci-dessus, l'Emprunteur devra verser au Prêteur une indemnité égale à cinq (5) % de l'ensemble des sommes dues au jour du prononcé de l'exigibilité anticipée.

Jusqu'à la date de règlement effectif, les sommes restant dues au titre du Crédit produisent des intérêts de retard selon les modalités prévues à l'article "Calcul et paiement des intérêts" à "Intérêts de retard".

Assurance décès-invalidité et/ou incapacité de travail

En cas d'adhésion à une assurance "décès invalidité et/ou incapacité de travail" proposée par le Prêteur, l'assurance prend effet dans les conditions indiquées dans la notice d'assurance fournie à l'assuré.

Lorsque l'Emprunteur et/ou la Caution éventuelle adhère(nt) au contrat d'assurance proposé par le Prêteur, les modalités de prise d'effet de l'assurance et de calcul de la prime sont indiquées dans la notice d'information fournie à l'Emprunteur et/ou à la Caution éventuelle.

Dans l'hypothèse où l'Emprunteur ne souscrirait pas à une telle assurance, le Prêteur attire son attention sur les conséquences pouvant exister pour lui à raison de ce défaut d'assurance.

De convention expresse, l'admission définitive à l'assurance proposée par le Prêteur ne sera effective qu'après acceptation de l'assureur, acceptation constatée par la remise ou l'envoi d'un certificat individuel d'affiliation à l'assurance.

Dans l'éventualité du non-paiement des primes d'assurance pour quelque cause que ce soit, l'assuré fait son affaire personnelle des risques encourus consécutifs à l'absence de couverture.

En cas d'adhésion auprès d'une entreprise d'assurance autre que celle proposée par le Prêteur, l'assuré devra se reporter aux conditions générales du contrat souscrit auprès de cette entreprise d'assurance.

Assurance(s) dommages

L'assurance dommages ne constitue pas une condition d'octroi du Crédit.

Toutefois, l'Emprunteur s'engage à souscrire et à maintenir pendant la durée du Crédit, auprès d'une entreprise d'assurance notoirement solvable, une assurance garantissant contre les risques d'incendie, de vol, de tous dommages et risques d'accident pouvant survenir sur le(s) bien(s) objet(s) du Crédit et/ou affecté(s) en garantie, sous peine d'exigibilité anticipée du Crédit.

L'Emprunteur s'engage à fournir, à première demande du Prêteur, tous les justificatifs relatifs à cette assurance.

En l'absence de toute justification d'assurance, l'Emprunteur autorise le Prêteur à faire assurer, si bon lui semble et aux frais de l'Emprunteur, le(s) bien(s) objet(s) du Crédit et/ou affecté(s) en garantie auprès de l'entreprise d'assurance du choix du Prêteur.

L'Emprunteur s'engage à déclarer au Prêteur dans les meilleurs délais, par lettre recommandée, tout sinistre survenu sur le(s) bien(s) objet(s) du Crédit et/ou affecté(s) en garantie. Le Prêteur sera subrogé dans les droits de l'Emprunteur au titre de l'indemnité d'assurance à concurrence des sommes dues, ce que l'Emprunteur reconnaît et accepte.

III- STIPULATIONS DIVERSES

Solidarité et indivisibilité entre emprunteurs et successeurs

En cas de pluralité d'emprunteurs, toute demande ou pièce relative à l'exécution du Contrat, notamment tous reçus, ordres de virement, appels de fonds, pourront être signés par l'un quelconque des emprunteurs, qui se confèrent réciproquement tous pouvoirs et consentements à cet effet, de sorte que la signature de l'un d'entre eux les engagera solidairement et indivisiblement.

Le Crédit étant réputé indivisible, il y aura solidarité et indivisibilité entre les successeurs de l'Emprunteur (notamment les héritiers ou ayants droit). Cette solidarité et cette indivisibilité auront effet sur le paiement de la dette, tant en principal qu'en intérêts, commissions, indemnités, frais et accessoires. Ainsi, la créance de paiement et de remboursement résultant du Crédit pourra être réclamée à chacun des successeurs de l'Emprunteur.

Les stipulations susmentionnées ne s'appliquent pas aux sociétés de capitaux et associations.

Imputation des paiements

De convention expresse entre les parties, il est convenu et accepté par l'Emprunteur que tout paiement partiel sera imputé dans l'ordre suivant : sur les frais et accessoires, puis sur les indemnités, puis sur les intérêts de retard, puis sur les commissions, puis sur les intérêts conventionnels et enfin sur le principal.

Impôts, frais et droits divers à la charge de l'Emprunteur

L'Emprunteur s'oblige à payer tous les impôts, taxes, commissions, frais, accessoires, droits et honoraires, présents et futurs, afférents au Contrat ou qui en seraient la suite ou la conséquence, notamment ceux exposés pour la constitution, le renouvellement, la conservation ou la réévaluation des garanties, ceux susceptibles d'être dus au titre de toutes modifications qui seraient apportées au Contrat, et ceux qu'entraînera l'exécution du crédit.

L'Emprunteur autorise que ces sommes soient débitées du compte de prélèvement du Crédit.

Exercice des droits - Non renonciation

Tous les droits conférés au Prêteur ou à l'Emprunteur, par le Contrat ou par tout autre document délivré en exécution ou au titre du Contrat, comme les droits découlant de la loi, seront cumulatifs et pourront être exercés à tout moment.

Le fait pour le Prêteur ou l'Emprunteur de ne pas exercer un droit, ou le retard à l'exercer ne pourra jamais être considéré comme une renonciation à ce droit, et l'exercice d'un seul droit ou son exercice partiel n'empêchera pas le Prêteur ou l'Emprunteur de l'exercer à nouveau ou dans l'avenir ou d'exercer tout autre droit.

Lutte contre le blanchiment des capitaux, le financement du terrorisme, la corruption - respect des sanctions internationales

L'Emprunteur déclare au Prêteur que ni lui, ni aucune de ses filiales, société contrôlée par une autre au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce ci-après désignées les "Filiales", ni leurs représentants légaux, administrateurs, dirigeants, mandataires ou salariés ni, à la connaissance de l'Emprunteur, aucun de ses actionnaires ou associés, directs ou indirects, ni aucun de leurs représentants légaux, administrateurs, dirigeants ou salariés :

(A) n'exerce ou n'a exercé une activité ou n'a commis d'acte ou ne s'est comporté d'une manière susceptible d'enfreindre les lois ou réglementations en matière de lutte contre le blanchiment de capitaux, la corruption ou le terrorisme en vigueur dans toute juridiction compétente ;

(B) n'est engagé dans une activité, n'a reçu de fonds ou tout autre actif d'une Personne Sanctionnée ou n'a commis d'acte qui pourrait violer toute loi ou réglementation applicable ayant pour objectif la prévention ou la répression de la corruption, du blanchiment d'argent ou du terrorisme dans toute juridiction applicable ;

(C) n'est une Personne Sanctionnée ;

(D) n'est une personne (1) engagée dans une activité avec une Personne Sanctionnée, (2) ayant reçu des fonds ou tout autre actif d'une Personne Sanctionnée ou (3) engagée dans une activité avec une Personne située, constituée ou résidente dans un Pays Sanctionné,

et l'Emprunteur et ses Filiales ont pris et maintiennent toutes les mesures nécessaires et ont notamment adopté et mis en oeuvre des procédures et lignes de conduite adéquates afin de prévenir toute violation de ces lois, réglementations et règles visées ci-dessus.

"Personne Sanctionnée" désigne toute personne physique ou entité (ayant ou non la personnalité morale) qui (a) figure, ou qui est directement ou indirectement détenue ou contrôlée par, ou qui agit pour le compte de, une ou plusieurs personnes ou entités figurant sur toute liste de personnes ou entités désignées ou faisant l'objet de mesures restrictives tenue par une Autorité de Sanctions, (b) est située, constituée ou résidente dans un Pays Sanctionné, ou (c) fait l'objet ou est autrement la cible, ou qui est détenue ou contrôlée par toute personne qui fait l'objet ou est autrement la cible, d'une quelconque Sanction.

"Pays Sanctionné" désigne un pays ou un territoire qui fait, ou dont le gouvernement fait, l'objet d'une Sanction interdisant ou restreignant les relations avec ledit gouvernement, pays ou territoire.

"Sanctions" désigne toute loi, réglementation ou mesure restrictive relative à toute sanction économique, financière ou commerciale (notamment toutes sanctions ou mesures relatives à un embargo, un gel des fonds et des ressources économiques, à des restrictions pesant sur les transactions avec des personnes ou portant sur des biens ou des territoires déterminés) émises, administrées ou mises en application par les Nations-Unies (incluant notamment le Conseil de Sécurité de l'Organisation des Nations-Unies), l'Union Européenne (ou tout Etat membre actuel ou futur), la France, le Royaume-Uni (en ce compris le Trésor britannique), les Etats-Unis d'Amérique (incluant notamment le Bureau de Contrôle des Actifs Etrangers (Office of Foreign Assets Control ou OFAC) rattaché au Département du Trésor américain et le Département d'Etat américain), ou par toute autre autorité compétente en matière de sanctions dans les juridictions concernées des Etats ou organisations susvisés (une "Autorité de Sanctions").

L'Emprunteur s'engage :

- à respecter l'ensemble des réglementations de lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme qui signifient (i) l'ensemble des dispositions légales et réglementaires françaises relatives à la lutte contre le blanchiment d'argent, notamment celles contenues au Livre III, titre II "Des autres atteintes aux biens" du Code pénal, et relatives à la lutte contre le financement du terrorisme, notamment celles contenues au Livre IV, Titre II "Du Terrorisme" du Code pénal ainsi que celles contenues au Livre V, Titre VI "Obligations relatives à la lutte contre le blanchiment des capitaux, le financement des activités terroristes, les loteries, jeux et paris prohibés et l'évasion et la fraude fiscale" du Code monétaire et financier et (ii) les réglementations étrangères relatives à la lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme dans la mesure où celles-ci sont applicables.
- à ne pas utiliser, prêter, investir ou apporter les fonds mis à sa disposition au titre du Prêt dans des opérations qui contreviendraient aux réglementations de lutte contre le blanchiment de capitaux et le financement du terrorisme précitées.
- à ne pas utiliser (et à faire en sorte qu'aucune de ses Filiales n'utilise), directement ou indirectement, les fonds mis à sa disposition au titre du Prêt, notamment aux fins de prêter, apporter, investir ou rendre autrement disponible lesdits produits à toute Filiale, actionnaire ou associé direct ou indirect de l'Emprunteur ou de l'une quelconque de ses Filiales ou à un quelconque partenaire en co-entreprise ou à toute autre personne (i) dans le but de financer ou faciliter des activités ou affaires d'une personne ou avec une personne qui est une Personne Sanctionnée, ou qui lui est liée ou associée, ou dans un pays ou un territoire qui est un Pays Sanctionné ou (ii) d'une quelconque manière susceptible d'entraîner l'application de Sanctions à l'encontre de l'Emprunteur et/ou toute autre personne (y compris toute personne participant à la mise en place du Prêt, en qualité de banque, conseil, investisseur ou autre).
- à ne pas utiliser un quelconque revenu, fonds ou profit provenant d'une activité ou d'une opération soumise à Sanctions ou d'opérations avec une Personne Sanctionnée ou dans un Pays Sanctionné aux fins de rembourser ou payer toute somme due par l'Emprunteur au titre du Prêt.
- à respecter (et à faire en sorte que ses Filiales respectent) toute Sanction et à maintenir en vigueur et appliquer des politiques et dispositifs de protection adéquats destinés à assurer le respect de cette obligation.

En cas de non-respect ou inexécution par l'Emprunteur de l'un quelconque de ses engagements et obligations au titre du présent article, l'exigibilité anticipée du Prêt pourra être prononcée.

Mobilisation - Transfert - Cession - Transfert des droits

Le Prêteur se réserve la faculté de mobiliser, apporter ou céder, notamment à un organisme de titrisation, la créance résultant du Crédit selon toutes modalités légales ou réglementaires en vigueur, et d'en sous-traiter le recouvrement.

Le Prêteur pourra céder ou transférer tout ou partie de ses droits et obligations au titre du Crédit notamment à toutes banques ou établissements de crédit de son choix.

L'Emprunteur ne pourra céder aucun droit ni obligation résultant du Contrat sans l'accord préalable et écrit du Prêteur.

Il est convenu entre les parties que la transmission du patrimoine du Prêteur à une société nouvelle ou déjà existante par l'effet d'une fusion, scission ou d'un apport partiel d'actifs, entraînera transmission à la société nouvelle ou déjà existante des droits et obligations au titre du Contrat et des sûretés attachées qui garantiront les obligations nées antérieurement et le cas échéant, postérieurement.

Circonstances nouvelles

La survenance de circonstances nouvelles à caractère monétaire, financier, bancaire ou fiscal résultant de dispositions légales ou réglementaires ou de directives, recommandations, interprétations émanant d'une autorité officielle ou d'une organisation professionnelle, entraînant pour le Prêteur une obligation nouvelle génératrice de charges supplémentaires, ou de manque à gagner, liés directement ou indirectement aux opérations du Contrat, telles par exemple la constitution de réserves ou dépôts obligatoires, une réglementation quantitative du crédit, l'instauration ou l'augmentation de coefficients de liquidités, entraînera les dispositions suivantes :

- a) le Prêteur en informera l'Emprunteur par écrit dans les meilleurs délais. Le cas échéant, cette notification contiendra le montant estimatif de l'augmentation du coût et de l'indemnisation nécessaire ;
- b) les parties au Contrat, dans le respect de la réglementation en vigueur, se concerteront en vue de parvenir à une solution amiable permettant de poursuivre l'exécution du Contrat ;
- c) si aucune solution ne peut être trouvée dans un délai de trente (30) jours suivant la réception par l'Emprunteur de la notification susmentionnée, celui-ci devra :
 - soit demander au Prêteur de maintenir le Crédit en acceptant expressément de supporter la totalité des éventuels coûts additionnels,
 - soit rembourser immédiatement toutes les sommes dues au titre du Crédit en principal, intérêts, commissions, indemnités, frais et accessoires, ainsi que tous les éventuels coûts additionnels qui, jusqu'à la date de remboursement, pourraient résulter pour le Prêteur des circonstances nouvelles.

Secret professionnel

Le Prêteur est tenu au secret professionnel conformément à la réglementation en vigueur.

Cependant, le secret doit être levé en vertu de dispositions légales, notamment à l'égard de l'administration fiscale, douanière, de la Banque de France (Fichier Central des Chèques...), des organismes de sécurité sociale et de l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution.

Le secret ne peut être opposé à l'autorité judiciaire agissant :

- dans le cadre d'une procédure pénale ;
 - ainsi que dans le cadre d'une procédure civile lorsqu'un texte spécifique le prévoit expressément.
- Conformément à la réglementation en vigueur, le Prêteur peut partager des informations confidentielles concernant l'Emprunteur, les payeurs, les Cautions et/ou garant(s) éventuels, notamment dans le cadre des opérations énoncées ci-après :
- avec les entreprises qui assurent ou garantissent les crédits (entreprises d'assurances, sociétés de caution mutuelle, par exemple),
 - avec des entreprises de recouvrement,
 - avec des tiers (prestataires, sous-traitants,) en vue de leur confier des fonctions opérationnelles, dans le strict cadre des prestations confiées par le Prêteur,
 - lors de l'étude ou de l'élaboration de tous types de contrats ou d'opérations concernant ses clients, dès lors que ces entités appartiennent au même groupe que le Prêteur (BPCE, Banques Populaires, Caisses d'Épargne,),
 - avec des entreprises tierces en cas de cessions de créance.

Les personnes recevant des informations couvertes par le secret professionnel, qui leur ont été fournies pour les besoins d'une des opérations ci-dessus énoncées, doivent les conserver confidentielles, que l'opération susvisée aboutisse ou non. Toutefois, dans l'hypothèse où l'opération susvisée aboutit, ces personnes peuvent à leur tour communiquer les informations couvertes par le secret professionnel dans les mêmes conditions que celles visées au présent article aux personnes avec lesquelles elles négocient, concluent ou exécutent les opérations énoncées ci-dessus.

L'Emprunteur peut aussi indiquer par écrit les tiers auxquels le Prêteur sera autorisé à fournir les informations le concernant qu'il mentionnera expressément.

Obligations déclaratives DAC 6

Tout intermédiaire intervenant dans le cadre d'un dispositif transfrontière au titre de DAC 6 ("DAC 6" désignant (i) la Directive (UE) 2018/822 du Conseil du 25 mai 2018 modifiant la Directive 2011/16/UE en ce qui concerne l'échange automatique et obligatoire d'informations dans le domaine fiscal en rapport avec les dispositifs transfrontières devant faire l'objet d'une déclaration, (ii) l'Ordonnance N° 2019-1068 du 21 octobre 2019 relative à l'échange automatique et obligatoire d'informations dans le domaine fiscal en rapport avec les dispositifs transfrontières devant faire l'objet d'une déclaration, (iii) les dispositions des articles 1649 AD, 1649 AE et 1649 AH du Code général des impôts (sans que cette liste soit limitative) et (iv) tout(e) loi, décret, instruction ou réglementation qui viendrait préciser la mise en oeuvre ou modifier les dits textes) impliquant l'Emprunteur se conformera aux obligations déclaratives auxquelles il est soumis, sous réserve de l'obtention préalable de l'accord exprès de l'Emprunteur.

A défaut d'accord écrit de l'Emprunteur autorisant l'intermédiaire concerné à remplir ses obligations déclaratives au titre de DAC 6, l'Emprunteur est informé que chaque intermédiaire concerné devra notifier, si la situation l'exige, à tout autre intermédiaire connu et participant à ce même dispositif, de l'obligation déclarative qui lui incombe. En l'absence d'autre intermédiaire, l'intermédiaire concerné devra adresser à l'Emprunteur la notification d'obligation déclarative lui incombant et lui transmettra les informations nécessaires et connues par lui pour lui permettre de respecter ses obligations déclaratives. Dans ce dernier cas, l'obligation déclarative DAC 6 incombe alors uniquement à l'Emprunteur.

Protection des données à caractère personnel

Dans le cadre de la signature et de l'exécution du Contrat et plus généralement de notre relation, le Prêteur recueille et traite des données à caractère personnel concernant l'Emprunteur et les personnes physiques intervenant dans le cadre de cette relation.

Les informations expliquant pourquoi et comment ces données sont utilisées, combien de temps elles seront conservées ainsi que les droits dont vous disposez sur vos données figurent dans la notice d'information du Prêteur sur le traitement des données personnelles. Cette notice est portée à votre connaissance lors de la première collecte de vos données. Vous pouvez y accéder à tout moment, sur le site internet du Prêteur <https://www.caisse-epargne.fr/protection-donnees-personnelles> ou en obtenir un exemplaire sur simple demande auprès de votre agence.

Le Prêteur communiquera en temps utile les évolutions apportées à ces informations.

Démarchage

Si l'Emprunteur a été démarché en vue de la souscription du Contrat dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur, et même si son exécution a commencé avant l'expiration du délai de rétractation, l'Emprunteur est informé de la possibilité de revenir sur son engagement. Ce droit de rétractation peut être exercé dans un délai de quatorze (14) jours calendaires révolus à compter de la conclusion du Contrat en adressant un courrier au Prêteur.

Imprévision

Sans préjudice des autres stipulations du Contrat, les parties conviennent d'exclure l'application des dispositions de l'article 1195 du Code civil au Contrat.

Nullité partielle

Au cas où une stipulation du Contrat deviendrait illégale, nulle ou inopposable, ceci ne portera pas atteinte à la licéité, à la validité ou à l'opposabilité des autres stipulations du Contrat.

Langue et droit applicables

Les parties choisissent d'un commun accord d'utiliser la langue française durant leurs relations précontractuelles et contractuelles et de rédiger les présentes dispositions contractuelles en langue française.

La loi applicable au Contrat est la loi française.

Election de domicile - Attribution de compétence

Pour l'exécution du Contrat, les parties déclarent élire domicile en son siège social pour le Prêteur, et pour l'Emprunteur, en son siège social ou au lieu de son exploitation principale.

Pour toute contestation pouvant naître du Contrat, il est expressément fait attribution de compétence au Tribunal dans le ressort duquel est situé le siège social du Prêteur. La présente clause n'est applicable que si l'Emprunteur a la qualité de commerçant.

Jour ouvré

Le terme "jour ouvré" utilisé dans le Contrat s'entend comme un jour ouvré TARGET où les Banques sont ouvertes, en France, pour le règlement d'opérations interbancaires.

Par jour ouvré TARGET, il faut entendre tout jour entier où fonctionne le système TARGET (Trans-European Automated Real-Time Gross Settlement Express Transfer) ou tout autre système de paiement qui s'y substituerait.

CONDITIONS SPECIFIQUES AU PRODUIT

ASSO EQUIP TF MODULABLE >300KE

Remboursement anticipé :

En application de l'article "Remboursement anticipé" des conditions générales du Contrat, l'Emprunteur réglera au Prêteur, à l'occasion de tout remboursement anticipé, une indemnité pour préjudice technique et financier.

Le remboursement anticipé étant possible à date normale d'échéance, l'indemnité de remboursement anticipé est exigible à cette même date.

L'indemnité due par l'Emprunteur est une indemnité actuarielle.

A chaque date d'échéance, l'indemnité actuarielle est égale à la différence, si elle est positive, entre :

- d'une part, la somme du montant, actualisé au taux d'actualisation défini ci-après, des échéances, en capital et intérêts, restant à payer sur la durée résiduelle du Prêt, et calculées au prorata du capital remboursé par anticipation;
- et, d'autre part, le montant du capital donnant lieu au remboursement par anticipation.

Le taux d'actualisation indiqué ci-dessus est un taux annuel proportionnel à la périodicité des échéances du Prêt, qui équivaut actuariellement au taux CMS EUR dont la durée résiduelle est égale, ou s'il n'existe pas de durée égale, de durée résiduelle la plus proche, de la durée de vie moyenne résiduelle du Prêt à la date prévue pour le remboursement anticipé.

Le CMS (Constant Maturity Swap) EUR correspond à la cotation d'une opération d'échange de taux d'intérêts (swap) pour une durée déterminée, amortie in fine, dans laquelle un taux fixe est échangé contre un taux Euribor "6 mois".

Le taux de rendement visé ci-dessus est calculé par l'ICE Benchmark Administration Limited (IBA) et constaté sur la page ICESWAP2 de l'écran Reuters aux environs de 11 heures (heure de Francfort), ou sur toute autre page écran équivalente en cas d'indisponibilité de la page écran telle que spécifiée ci-avant, 30 (trente) jours calendaires avant la date de remboursement anticipé ou, s'il s'agit d'un jour férié, le dernier jour ouvré précédent ce jour férié.

La durée de vie moyenne résiduelle du prêt à la date prévue pour le remboursement anticipé est égale :

- à la somme,

* du produit de la durée (D1, D2...Dn), séparant respectivement chaque date d'échéance restant à échoir de la date de remboursement anticipé,

* par le montant respectif (M1, M2...Mn) de l'amortissement en capital du à chaque date d'échéance;

- cette somme [(D1 x M1) + (D2 x M2)+...+ (Dn x Mn)] étant divisée par le capital restant dû à la date prévue pour le remboursement anticipé.

Aucune indemnité actuarielle ne sera due, ni par l'Emprunteur, ni par le Prêteur, dans le cas où le taux fixe du Prêt serait inférieur ou égal au taux d'actualisation défini ci-dessus.

ARTICLE 1 : MODULARITE DES ECHEANCES

Dans le délai d'un mois précédant chaque date anniversaire du Point de Départ de l'Amortissement (P.D.A), l'EMPRUNTEUR pourra fixer, en fonction de ses possibilités financières, le montant de son échéance pour les douze mois à venir, dans les limites ci-après définies :

- Le montant de la nouvelle échéance ne pourra être inférieur au montant de l'échéance initiale

- Le montant de la nouvelle échéance ne pourra excéder 1,5 fois le montant de l'échéance initiale

Pour chaque échéance fixée par l'EMPRUNTEUR, les intérêts sont calculés par application du taux périodique du prêt au capital restant dû après paiement de l'échéance précédente, le capital remboursé étant calculé par différence entre le montant de l'échéance totale, hors prime d'assurance, et le montant des intérêts.

La CAISSE D'EPARGNE, en cas de modification du montant de l'échéance, adressera à l'EMPRUNTEUR le nouveau tableau d'amortissement du prêt.

A défaut de manifestation de volonté de l'EMPRUNTEUR dans le délai précité, la CAISSE D'EPARGNE appliquera l'échéance de l'année précédente.

ARTICLE 2 : AMORTISSEMENT DU CAPITAL

Chaque modulation du montant de l'échéance entraîne une modification du profil d'amortissement initialement prévu.

ACCEPTATION DU CONTRAT DE PRET(S)

Je(nous) soussigné(es) déclare(ons) :

- accepter le présent contrat après avoir pris connaissance des conditions particulières ci-dessus, des conditions générales, des conditions spécifiques éventuelles et des annexes jointes,
 - avoir pris connaissance, lu et compris la Notice d'information sur le traitement des données à caractère personnel.
 - garder en ma(notre) possession :
 - .un exemplaire de ce contrat,
 - .un exemplaire du tableau d'amortissement prévisionnel concernant chaque prêt,
 - .un exemplaire de la notice d'information du contrat d'assurance des emprunteurs/cautions le cas échéant,
- l'ensemble tenant lieu de contrat de prêt(s).

En cas d'acceptation par le biais du service de signature électronique, ces documents sont accessibles pendant toute la durée du Crédit sur simple demande auprès de mon(notre) conseiller.

Fait à : Aix les Bains Le

Signature précédée de la mention "Bon pour acceptation".

OGEC ENSEMBLE SCOLAIRE LAMARTINE		OGEC
Bon pour acceptation		Ensemble scolaire Lamartine
		5/9 rue de la cité
		73100 Aix-les-Bains
		Tél. : 04 79 61 30 46
		info@aixlesbains-lamartine.fr

Fait à : Le

Signature(s) précédée(s) de la mention "Bon pour acceptation en qualité de caution".

COMMUNE D AIX LES BAINS

Edité en 13 pages et autant d'exemplaires originaux que de parties.



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°167/ 2024

**L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE**

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

167. AFFAIRES FINANCIÈRES

Approbation de la garantie d'emprunt de la Ville au bénéfice OGEC Ensemble Scolaire Lamartine pour la rénovation de l'école Saint Joseph

Christèle ANCIAUX est rapporteur de l'exposé suivant.

VU la demande formulée par OGEC Ensemble Scolaire Lamartine tendant à obtenir la garantie de la Ville d'Aix-les-Bains à hauteur de 50 % d'un emprunt d'un montant total de 3.300.000 euros, finançant la rénovation de l'école Saint Joseph à Aix-les-Bains,

VU les articles L.2252-1 et L.2252-2 du Code Général des Collectivités Territoriales,

VU l'article 2305 du Code Civil,

VU le contrat de prêt n° F8047027 en annexe signé entre OGEC Ensemble Scolaire Lamartine, ci-après l'emprunteur et la Caisse d'Epargne Rhône Alpes,

VU la volonté de la Ville de soutenir ce projet sur la commune,

VU l'examen de la question par la commission n° 1 du 17 septembre 2024,

DÉLIBÈRE

Article 1 :

L'assemblée délibérante de la Ville d'Aix-les-Bains accorde sa garantie à hauteur de 50 % pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 3.300.000 euros souscrit par l'emprunteur auprès de la Caisse d'Epargne Rhône Alpes, selon les caractéristiques financières et aux charges et conditions du contrat de prêt n° F8047027.

La garantie de la collectivité est accordée à hauteur de la somme en principal de 1.650.000 euros augmentée de l'ensemble des sommes pouvant être dues au titre du contrat de prêt (intérêts, commissions, frais et accessoires).

Ledit contrat est joint en annexe et fait partie intégrante de la présente délibération.

Article 2 : les principales caractéristiques des prêts consentis par la Caisse d'Epargne Rhône Alpes sont les suivantes :

Prêt n° F8047027

Montant : 3.300.000 euros

Echéances : mensuelles

Durée : 180 mois

Phase de préfinancement : 24 mois

Mode d'amortissement : échéances constantes

Taux d'intérêt annuel : 3,55 %

Frais de dossier : 3.300 euros

Article 3 : la garantie est apportée aux conditions suivantes :

La garantie de la collectivité est accordée pour la durée totale du prêt jusqu'au complet remboursement de celui-ci et porte sur l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

Sur notification de l'impayé par lettre recommandée de la Caisse d'Epargne Rhône Alpes, la collectivité s'engage dans les meilleurs délais à se substituer à l'emprunteur pour son paiement en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

Article 4 :

Le conseil municipal s'engage pendant toute la durée du prêt à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges de ce prêt.

Article 5 :

Le conseil municipal autorise le maire à signer et intervenir aux contrats de prêts qui seront passés entre la Caisse d'Épargne Rhône Alpes et l'emprunteur, et tous documents relatifs à ce contrat.

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 30 voix POUR et 1 ABSTENTION (Martine PEGAZ-HECTOR) :

- **TRANSCRIT** l'exposé en délibération,
- **APPROUVE** la garantie d'emprunt de la Ville au bénéfice de OGEC Ensemble Scolaire Lamartine pour la rénovation de l'Ecole Saint Joseph à Aix-les-Bains,
- **S'ENGAGE** à garantir les prêts que OGEC Ensemble Scolaire Lamartine sera appelé à contracter pour la réalisation de cette opération,
- **AUTORISE** le maire ou son représentant à établir tout acte nécessaire à la mise au point de ce dossier et à signer toutes les pièces relatives au dossier.


POUR EXTRAIT CONFORME

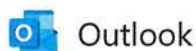
Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2026
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2026
Exécutoire le : 08.10.2026

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du ...08/10/2026...


Par délégation du maire,
Gilles MOCCELLIN
Directeur général des services




ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:42

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-22260.xml; 073-217300086-20240924-24092024_167-DE-1-2_22591.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 2

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_167

Objet acte: Délibération 167 - Garantie emprunt de la ville au bénéfice OGEC

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 7.3.3-Garanties d'emprunt

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_167-DE

Rapport d'erreur(s):

**CONVENTION DE PARTENARIAT POUR LA POURSUITE DE L'INVENTAIRE
GENERAL DU PATRIMOINE CULTUREL DE LA VILLE
D'AIX-LES-BAINS 2025-2028**

Entre les soussignées

La Région Auvergne-Rhône-Alpes représentée par le Président du Conseil régional, habilité par la délibération n°.....de la commission permanente du Conseil régional du.....

Et

La Ville d'Aix-les-Bains représentée par le Maire en exercice, habilité par la délibération du conseil municipal du

Préambule

La Ville d'Aix-les-Bains et l'État se sont associés par convention, en décembre 2002, afin de réaliser l'inventaire du patrimoine architectural de la commune d'Aix-les-Bains. Depuis, les missions de l'Inventaire ont été décentralisées aux Régions et quatre autres conventions, signées en 2006, 2012, 2015 et 2019 avec la Région Rhône-Alpes, puis Auvergne-Rhône-Alpes, ont permis d'atteindre une grande partie des objectifs initiaux. Grâce à l'implication d'un chercheur du service de l'Inventaire général à plein temps et de l'équipe en charge de l'inventaire aux Archives municipales d'Aix-les-Bains, l'étude de plusieurs quartiers du centre urbain, de l'ensemble des bâtiments recensés comme étant emblématiques de la thématique de la villégiature, ainsi que de nombreux autres édifices, a été achevée.

Il faut noter le fait que l'objectif de départ, qui était de couvrir l'ensemble des parcelles bâties de la ville, s'est révélé irréalisable en regard des moyens déployés, des différents projets de valorisation menés parallèlement et de l'exhaustivité documentaire des recherches menées pour chaque bâtiment. Aussi, après l'étude systématique de plusieurs quartiers du centre urbain, (secteurs du centre historique, de la plaine de Marlioz et du quartier de la gare), le comité de suivi de l'Inventaire a-t-il décidé d'orienter les recherches sur des bâtiments repérés préalablement pour leur intérêt historique et/ou architectural et signalés dans le Plan Local d'Urbanisme. L'étude d'une majorité d'entre eux a permis en outre d'approfondir les recherches sur le thème de la villégiature.

Lors du comité de suivi de l'Inventaire, en date du 19 juin 2018, il a été décidé de prolonger l'inventaire de la ville d'Aix-les-Bains et de publier conjointement un ouvrage, ce qui a abouti en mai 2022 à la publication de l'ouvrage « Aix-les-Bains, carrefour des villégiatures ».

Depuis, dans le cadre juridique de la convention de 2019, l'équipe de la Ville, sans déployer de nouveaux moyens, poursuit l'inventaire de la ville en alimentant les bases de données de l'Inventaire général - service Inventaire et patrimoine culturel.

Il est convenu ce qui suit :**Article 1 : Objet de la convention**

Sous le contrôle scientifique et technique du service Inventaire et Patrimoine culturel de la Région, la présente convention a pour objet d'arrêter entre les parties les modalités de partenariat scientifique et technique portant sur la poursuite de l'inventaire du patrimoine architectural et urbain de la commune d'Aix-les-Bains.

La ville d'Aix-les-Bains souhaite poursuivre l'étude de son patrimoine initiée depuis 2002 suivant la méthodologie de l'Inventaire et disposer d'un accès aux bases de données. Elle souhaite travailler à son rythme sur les secteurs de la commune jusqu'ici peu étudiés.

Article 2 : Durée de la convention

La présente convention est conclue pour une durée de 3 ans à compter de la date de sa signature par les deux parties.

Article 3 : Nature de l'opération

L'étude d'inventaire menée à partir de l'année 2024 comprend la réalisation des actions suivantes selon les conditions définies par le cahier des clauses scientifiques et techniques figurant en annexe 1 à la présente convention :

- constitution d'une documentation relative au patrimoine étudié : bibliographie, iconographie, archives publiques ou privées
- enquête de terrain
- campagnes photographiques
- géolocalisation des édifices
- mise en forme finale de la documentation dans les bases de données de l'Inventaire – service Inventaire et patrimoine culturel de la Région.

Article 4 : Modalités scientifiques et techniques

Le cahier des clauses scientifiques et techniques figurant en annexe établit en détail les questions liées aux modalités scientifiques et techniques de la conduite de l'inventaire, aux formats des données produites ainsi qu'aux conditions de leur diffusion.

Article 5 : Engagements des partenaires**La Ville d'Aix-les-Bains s'engage :**

5. 1a. à poursuivre l'inventaire du patrimoine architectural et urbain de la commune d'Aix-les-Bains, sous la responsabilité du service des Archives municipales, avec les moyens humains et techniques actuellement alloués à ce service. Le rythme des recherches sera défini en fonction des impératifs du service des Archives municipales.

5. 2a. à produire des dossiers électroniques, constitués de données textuelles et de documents graphiques et photographiques, répondant aux normes scientifiques de l'Inventaire général rappelées dans le cahier des clauses scientifiques et techniques annexé à la présente convention. Ces dossiers seront mis en forme dans la base de données GERTRUDE mentionnée à l'article 5.1.b et mis en ligne sur le site de l'Inventaire : *Patrimoine en Auvergne-Rhône-Alpes*, (<https://patrimoine.auvergnerhonealpes.fr/>) et indexés sur les bases nationales du Ministère de la Culture (bases Mérimée, Palissy, Archidoc et Mémoire, ou nouvelle Plateforme opérationnelle du Patrimoine POP).

5. 3a. à transférer à la Région la copie des photographies et reproductions de documents associés aux dossiers d'inventaire en fichiers hautes définitions tels que définis dans le cahier des clauses scientifiques et techniques en annexe

5. 4a. à informer régulièrement la Région de l'avancée des travaux par l'intermédiaire d'un comité de suivi de l'inventaire d'Aix-les-Bains tels que définis à l'article 6.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes s'engage :

5. 1b. à assurer le suivi scientifique et technique de l'inventaire de la commune d'Aix-les-Bains, notamment le contrôle des dossiers déposés dans la base Gertrude avant publication.

5. 2b. à mettre à la disposition des personnes affectées à l'inventaire du patrimoine de la commune d'Aix-les-Bains, sous la responsabilité des Archives municipales, l'accès à la base de données GERTRUDE avec un profil « utilisateur ». Celles-ci auront la possibilité d'entrer de nouvelles données, de corriger ou de compléter les données déjà saisies concernant la commune d'Aix-les-Bains et de faire publier ces données sur le site de diffusion des dossiers de l'Inventaire (adresse actuelle: *Patrimoine en Auvergne-Rhône-Alpes*, <https://patrimoine.auvergnerhonealpes.fr/>).

5. 3b. à désigner un agent du service Patrimoines et Inventaire général pour être le correspondant des agents de la Ville d'Aix-les-Bains travaillant à l'Inventaire. Ce correspondant aura notamment pour tâche :

- le suivi scientifique de l'étude
- la relecture des dossiers avant leur diffusion (sur décision de l'Inventaire général ou sur demande de la Ville)
- l'administration courante des données dans la base de données liée au profil « administrateur » du logiciel (publication sur le site de diffusion des dossiers de l'Inventaire, gestion des droits d'édition sur les dossiers et les ressources, etc.)

5. 4b. à assister techniquement les personnes affectées à l'inventaire du patrimoine de la commune d'Aix-les-Bains concernant les problèmes qui pourraient survenir lors de l'utilisation de la base de données. Selon la teneur des difficultés rencontrées, les problèmes pourront être :

- résolus par le service Patrimoines et Inventaire général
- signalés par le service Patrimoines et Inventaire général aux personnes compétentes dont la rapidité d'intervention ne saurait être dictée par le service

5. 5b. à diffuser les informations nécessaires aux chercheurs de la Ville qui mènent l'inventaire d'Aix-les-Bains, en matière de nouvelles normes, de formations, et à les intégrer dans les réunions de formation qu'elle pourrait dispenser à ses propres agents, notamment en relation avec les évolutions techniques de la base Gertrude

Article 6 : Comité de suivi et rapport annuel

6. 1. Un comité de suivi de l'inventaire d'Aix-les-Bains est créé. Les membres, définis à l'annexe 2, seront en nombre égal désignés par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et par la Ville d'Aix-les-Bains. La Ville d'Aix-les-Bains s'engage à réunir annuellement le comité de suivi de l'Inventaire et en assurera le secrétariat. Ce comité aura pour mission de valider les orientations soumises par l'équipe municipale d'Inventaire, le bilan et les perspectives de travail.

Article 7 : Diffusion des données sur les sites Internet de la Région et de la Ville

7. 1. Les sites internet de la Région sont :

- site de diffusion des dossiers d'inventaire : actuellement, Patrimoine en Auvergne-Rhône-Alpes, <https://patrimoine.auvergnerhonealpes.fr/>

7. 2. Le site internet de la Ville est :

- site de diffusion des dossiers d'inventaire de la commune: *L'Inventaire du patrimoine architectural et urbain d'Aix-les-Bains*, <http://www.patrimoine-aixlesbains.fr>.

7. 3. Les données (textes, dessins, photographies, etc.) sont diffusées après relecture et validation du service de l'Inventaire général du patrimoine culturel de la Région, selon la procédure mise en place en interne et définie dans le cahier des clauses scientifiques et techniques en annexe 1.

Article 8 : Propriétés des données

8. 1. Les données produites dans le cadre de l'étude d'inventaire de la commune d'Aix-les-Bains (textes, dessins, cartes, photographies, etc.), que ce soient les nouvelles données recueillies à partir de l'entrée en vigueur de la présente convention ou les données déjà intégrées dans la base de données, sont la propriété conjointe de la Ville d'Aix-les-Bains et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

8. 2. A l'exception des photographies réalisées par les photographes du service Patrimoines et Inventaire général de la Région, les autorisations de réutilisation des données de l'Inventaire d'Aix-les-Bains, à titre gratuit ou à vocation de diffusion culturelle ou scientifique, sont données unilatéralement par chacune des parties sans que l'une d'elles puisse s'y opposer. Ces autorisations sont accordées suivant les règles mises en place par chacune des parties en matière de réutilisation des données publiques.

8. 3. L'exploitation des photographies réalisées par les photographes du service Patrimoines et Inventaire général de la Région est gratuite pour la Ville pour ses propres besoins.

8. 4. Toute demande d'exploitation par des tiers (individus, associations, office de tourisme, etc.) des photographies réalisées par les photographes du service Patrimoines et Inventaire général de la Région doit être adressée à la Région. Dans ce cadre, les photographies relèvent du régime de paiement de droits de reproduction et de frais techniques fixés par la Région (cf. délibération de la commission permanente du Conseil régional du 20 décembre 2018, rapport N° CP-2018-12 / 08-81-2427)

8. 5. En cas de réutilisation des données (textes, dessins, cartes, photographies) de l'Inventaire d'Aix-les-Bains, chacun des partenaires exigera des tiers, l'apposition de la mention :

© *Nom de l'auteur, Région Auvergne-Rhône-Alpes, service de l'Inventaire général du patrimoine culturel- année* ; © *Ville d'Aix-les-Bains*

8. 6. En cas de réutilisation des photographies réalisées par les photographes du service Inventaire et patrimoine culturel de la Région, la mention suivante devra être apposée :

© *Prénom Nom du photographe, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Inventaire général du patrimoine culturel, année de prise de vue*; © *Ville d'Aix-les-Bains, année de prise de vue.*

Article 9 :

En cas de non-respect des engagements prévus dans la présente convention par l'une des deux parties, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'autre partie, par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception avec un préavis de trois mois.

Article 10 :

En cas de litige sur l'exécution de la présente convention, les parties s'engagent à recourir aux procédures amiables.

En cas d'échec, le litige sera porté devant le tribunal administratif de Grenoble.

Établi en deux exemplaires originaux

A Lyon, le

A Aix-les-Bains, le

Le Président du Conseil régional
Auvergne-Rhône-Alpes

Le Maire d'Aix-les-Bains

Renaud BERETTI

Annexe 4 : Cahier des clauses scientifiques et techniques

Annexe 5 : Liste des membres du comité de suivi de l'Inventaire d'Aix-les-Bains

**INVENTAIRE GENERAL DU PATRIMOINE CULTUREL DE LA VILLE
D'AIX-LES-BAINS 2025-2028
CAHIER DES CLAUSES SCIENTIFIQUES ET TECHNIQUES**

1. Finalités de l'inventaire du patrimoine culturel de la commune d'Aix-les-Bains

L'étude :

L'inventaire mené par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et par la Ville d'Aix-les-Bains depuis 2003 a permis de constituer et d'enrichir une connaissance précise du patrimoine architectural et urbain de la commune.

Trois secteurs, le centre historique, la plaine de Marlioz et le quartier de la gare, correspondant au noyau urbain historique ainsi qu'à la partie la plus dense de la ville, ont été étudiés de manière systématique. Des opérations d'urgence ont par ailleurs été menées sur l'ensemble de la commune. Entre 2012 et 2015, l'Inventaire s'est concentré plus précisément sur des bâtiments repérés préalablement et signalés dans le Plan Local d'Urbanisme (2008, révisé en 2013). L'étude de ces édifices a permis de compléter deux corpus : celui de la villégiature d'une part et, d'autre part, celui des bâtiments témoignant de l'histoire ainsi que des formes architecturales et urbaines de la ville.

L'outil de mise en forme des données :

Dès 2003, le travail de documentation, d'enquête sur le terrain et de mise en forme des données a été fait simultanément. L'outil de mise en forme des données, utilisé au sein du service de l'Inventaire général du patrimoine culturel et mis à disposition pour l'Inventaire de la commune, était la base de données RenablLyon. Cet outil, associé à la photographie numérique mise en œuvre dès le début de l'étude, a permis la production et la diffusion sur Internet de dossiers électroniques.

Depuis 2013, le service de l'Inventaire général du patrimoine culturel de la Région a adopté la base de données Gertrude, conçue et commandée par et pour l'ensemble des services d'Inventaire des vingt-deux Régions. En février 2013, l'ensemble des données de l'Inventaire de la commune a été migré dans cette nouvelle base de données. Depuis, les dossiers sont saisis dans Gertrude.

La valorisation des travaux de l'Inventaire :

Les dossiers d'inventaire ont été diffusés régulièrement sur les sites Internet de la Région (plateforme SDX du service de l'Inventaire général du patrimoine culturel remplacé par le site de diffusion de Gertrude, *Patrimoine en Auvergne-Rhône-Alpes*, à partir de février 2014) et de la Ville (site Internet du patrimoine de la Ville, *L'Inventaire architectural et urbain d'Aix-les-Bains*, à partir de 2006).

Parallèlement, l'équipe a conçu et organisé plusieurs actions de valorisation à l'occasion des Journées Européennes du Patrimoine. Les recherches menées dans le cadre de ces projets ont apporté un éclairage différent et plus précis sur un bâtiment, une période ou une spécificité de la ville.

Des expositions :

Trésors, splendeurs et folie ! Le décor dans l'architecture aixoise (2008)
Aix en 1860 (2010)
Les hôpitaux militaires à Aix pendant la Grande Guerre (2014)
Aix côté Lac (2015)
Aix côté Montagne (2016)
Bons baisers d'Aix-les-Bains (2017)
Édifices disparus, (2019)
Des projets plein les cartons, (2022)

Une visite virtuelle à 360° des anciens thermes (2013) ;

Les travaux de l'Inventaire ont également permis d'alimenter des projets culturels, patrimoniaux, touristiques et urbains tels que l'Aire de Mise en Valeur du Patrimoine (AVAP) ou le label Ville d'Art et d'Histoire (obtenu en 2014).

La mise en valeur des fonds documentaires :

L'Inventaire a été alimenté par de nombreux travaux antérieurs et d'importantes recherches documentaires entreprises de manière systématique. Cette démarche, associée à la mise en forme des dossiers numériques diffusés sur Internet, a permis de mettre en valeur des fonds d'archives publiques (notamment les archives municipales et les archives départementales de la Savoie) et privées (notamment les archives privées de l'Entreprise Léon Grosse).

2. Cadre d'étude

Limites géographiques :

L'aire d'étude est la commune bordée :

- à l'est, par les communes des contreforts du massif du Revard et la station climatique dépendant en grande partie de la ville ;
- à l'ouest par le lac et la commune de Tresserve ;
- au sud par les communes de Viviers-du-Lac et Drumettaz ;
- au nord par les communes de la Biolle, Brison-Saint-Innocent, Grésy-sur-Aix et la forêt de Corsuet.

Limites chronologiques :

Du V^e siècle à nos jours. Étendre le champ d'étude jusqu'à nos jours permet :

- d'appréhender les transformations de la ville depuis les années 1960 et notamment la transformation des palaces en résidences et la destruction des villas avec parc pour la construction d'immeubles ;
- d'apporter un regard sur des architectures contemporaines ;
- de s'intéresser à des secteurs dont le développement est récent (seconde moitié du XX^e siècle et XXI^e siècle) mais dont l'étude permet d'éclairer des périodes antérieures ;
- de comprendre comment la notion de villégiature a pu évoluer.

Objets étudiés :

Le patrimoine bâti et urbain, c'est-à-dire l'architecture, les décors portés ainsi que les formes et les objets urbains.

L'Inventaire ne prend en compte le patrimoine ethnologique et naturel que dans la mesure où il informe le bâti.

3. Cadre méthodologique

Le cadre méthodologique général est défini par les textes visés en introduction de la convention cadre et par la circulaire ministérielle 2001/016 du 20 juin 2001, relative aux modalités de conduite de l'Inventaire général ou, dès sa publication, par l'arrêté relatif aux

normes scientifiques et techniques prévu par l'art. 2 al. 2 du décret 2005-835 du 20 juillet 2005. Les instruments de travail et ouvrages de référence sont en grande partie consultables en ligne sur le site du ministère de la Culture et peuvent être mis ponctuellement à la disposition de l'équipe municipale chargée de l'inventaire.

L'approche scientifique majeure de l'Inventaire général est territoriale ; sa finalité documentaire est l'alimentation des bases de données nationales gérées par le ministère de la Culture (Mérimée, Palissy et Mémoire) et les bases de données régionales. Les outils et les normes majeurs de ce travail sont définis par la DTD CI 2.7 de l'Inventaire général (Description de types de documents, Classeur inventaire, version 2.7) et sont principalement :

- les thesaurus,
- les systèmes descriptifs fixant la structure des bases de données et les règles de rédaction du contenu des champs,
- les formats de données, textes, cartographie et images numériques,
- la structuration d'ensemble de la documentation élaborée dans des dossiers numériques.

Chaque édifice recensé ou étudié, en vertu de l'intérêt de son architecture ou de son histoire, fait l'objet d'un dossier comprenant et renseignant au minimum les champs :

- référence du dossier*
- dénomination de l'édifice
- description
- datation
- état de conservation
- type de propriété
- illustration
- et localisation par géoréférencement.

*Les dossiers sont identifiés par une référence construite selon les normes de l'Inventaire général (Système descriptif de l'Architecture), et respectant les plages de numérotation fournies par le service Inventaire et Patrimoine culturel de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

L'ensemble des données (textes, photographies, dessins) recueillies par l'intermédiaire des recherches documentaires et de l'enquête de terrain sont analysées et mises en forme dans la base de données Gertrude.

4. Normes des fichiers numériques

Les fichiers numériques images (reproduction d'archives, de plans, de différents supports iconographiques ; photographies des objets d'étude) contenus dans les dossiers d'Inventaire sont transmis à la Région. Ils sont immatriculés selon les normes de l'Inventaire général (Système descriptif de l'Illustration), en respectant les plages de numérotation fournies par le service Patrimoines et Inventaire général de la Région. Soit pour chaque image produite, 2 fichiers en haute définition (3000 x 4000 dpi minimum) :

- 1 fichier RAW ou NEF (format brut)
- 1 fichier TIF ou JPG

5. Procédure de validation des dossiers par le service Inventaire et patrimoine culturel de la Région

La relecture et la validation scientifique et méthodologique des dossiers interviennent sur :

- des nouveaux dossiers, c'est-à-dire des dossiers qui n'ont jamais été diffusés ;
- des dossiers déjà diffusés et modifiés de manière importante après leur diffusion.

Relecture :

Un ensemble de dossiers, indiqués par leur référence ou obtenus sous forme de liste par l'intermédiaire d'une requête dans la recherche experte de Gertrude, est fourni au relecteur. Celui-ci procède au contrôle scientifique et méthodologique des dossiers et demande, si nécessaire et en concertation, que l'auteur y apporte des modifications. Plusieurs séries de relectures et plusieurs séries de modifications peuvent être demandées et réalisées.

6. Modalités de diffusion des dossiers sur Internet

Sur les sites Internet de diffusion des données de l'Inventaire de la Région comme sur le site Internet du patrimoine de la Ville, les dossiers d'inventaire peuvent être diffusés :

- individuellement ou en lots
- à tout moment

Chaque publication sur les sites Internet des deux partenaires :

- peut concerner l'ensemble des dossiers de l'étude afin de les mettre à jour et de diffuser d'éventuels nouveaux éléments découverts et intégrés aux dossiers (images, archives, etc.)
- peut porter sur un ou quelques dossiers seulement (demandes de propriétaires, à l'occasion d'évènements particuliers, en accompagnement d'un projet, etc.)
- intervient à la demande de l'un des deux partenaires et en concertation
- ne peut être réalisée sans une validation scientifique et méthodologique opérée par le service de l'Inventaire général du patrimoine culturel de la Région

Publication sur le site Internet de diffusion des dossiers d'inventaire de la Région :

Actuellement : *Patrimoine en Auvergne-Rhône-Alpes*
(<https://patrimoine.auvergnerhonealpes.fr/>):

Le relecteur, qui possède le profil « administrateur » dans Gertrude, procède à la sélection des dossiers à diffuser (tout ou partie de l'ensemble des dossiers de l'étude) en éditant la liste de ces dossiers via une recherche experte portant à minima sur les champs :

- cycle de vie = complet
- et -validation scientifique = valide

Une fois cette liste obtenue, le relecteur actionne la commande « publication » pour diffuser les dossiers sur Internet.

Publication sur le site Internet de diffusion des photographies du service de Patrimoines et Inventaire général de la Région :**Publication sur le site Internet de diffusion des dossiers d'inventaire de la Ville :**

L'Inventaire du patrimoine architectural et urbain d'Aix-les-Bains (www.patrimoine-aixlesbains.fr) :

La procédure est similaire à celle décrite pour la publication sur le site de diffusion des dossiers Région par le relecteur affecté à l'étude (ou par un administrateur de données) :

- sélection des dossiers à diffuser (tout ou partie de l'ensemble des dossiers de l'étude) en éditant la liste de ces dossiers via une recherche experte portant à minima sur les champs Cycle de vie = *complet* et Validation scientifique = *valide*

- une fois cette liste obtenue, la commande « export pour versement » permet de réaliser un export XML réutilisable pour versement dans le site Internet de la Ville

Publication sur les bases de données nationales gérées par le ministère de la Culture et de la communication : bases de données Mérimée, Palissy, Archidoc et Mémoire, progressivement remplacées à partir de 2019 par POP, la Plateforme opérationnelle du patrimoine.

Conformément aux dispositions prévues par la loi relative aux libertés et responsabilités locales du 13 août 2004, les données produites dans les bases de données régionales des services d'inventaire doivent être versées dans les bases nationales administrées par le ministère de la Culture. Il s'agit d'une indexation (notice architecture ou objet) et non d'une reprise in extenso du dossier (textes libres, référence documentaires...). Le service Inventaire et patrimoine culturel de la Région Auvergne-Rhône-Alpes se charge d'assurer ce versement selon la même procédure que pour la mise en ligne sur son site de diffusion : versement des dossiers validés, renouvellement du versement en cas de correction du dossier. Les versements (arrêtés en 2012 pour cause de défaut d'interopérabilité) sont actuellement à l'état de tests, la reprise de versements réguliers n'interviendra que dans les années à venir.

**INVENTAIRE GENERAL DU PATRIMOINE CULTUREL DE LA VILLE
D'AIX-LES-BAINS 2025-2028
LISTE DES MEMBRES DU COMITE DE SUIVI**

Pour la Ville d'Aix-les-Bains :

Madame l'adjointe à la culture d'Aix-les-Bains,

Le directeur des Archives Municipales

Le personnel en charge de l'Inventaire du patrimoine (en cas de vote, le personnel affecté à l'Inventaire présent, ne disposera que d'une seule voix).

Pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes :

La cheffe du service Inventaire et Patrimoine culturel

Un agent du service de l'Inventaire général du patrimoine culturel



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°169/ 2024

**L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE**

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

169. AFFAIRES FINANCIÈRES

Inventaire général du patrimoine culturel – Renouvellement de la convention de partenariat avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes – 2024-2028

Isabelle MOREAUX-JOUANNET est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

La Ville d'Aix-les-Bains et l'Etat se sont associés par convention, en décembre 2002, afin de réaliser l'inventaire du patrimoine architectural de la commune d'Aix-les-Bains. Depuis, les missions de l'Inventaire ont été décentralisées aux Régions et trois autres conventions, signées en 2006, 2012 et 2015 avec la Région Rhône-Alpes, puis Auvergne-Rhône-Alpes, ont permis d'atteindre une grande partie des objectifs initiaux. Grâce à l'implication d'un chercheur du service de l'Inventaire général à

plein temps et de l'équipe en charge de l'inventaire aux Archives municipales d'Aix-les-Bains, l'étude de plusieurs quartiers du centre urbain, de l'ensemble des bâtiments recensés comme étant emblématiques de la thématique de la villégiature, ainsi que de nombreux autres édifices, a été achevée.

L'équipe de la Ville, sans déployer de nouveaux moyens, poursuit l'inventaire de la ville en alimentant les bases de données de l'Inventaire général - service Patrimoines et Inventaire général de la Région. L'édition de l'ouvrage conjoint donnera lieu à une convention spécifique. Ainsi la Région Auvergne Rhône-Alpes désignerait un de ses agents comme correspondant de la ville pour l'utilisation de la base de données Gertrude.

La Ville d'Aix-les-Bains poursuivrait l'Inventaire du Patrimoine Architectural de la commune, sous la responsabilité de son service d'Archives, avec les moyens actuellement alloués à ce service et selon les normes scientifiques de l'Inventaire Régional du Patrimoine. Toutefois, le rythme des recherches sera défini en fonction des impératifs du service des Archives municipales et communautaires.

Le projet de convention annexé à la présente prévoit :

- les objectifs de l'opération
- les modalités de mise en œuvre
- les moyens humains et matériels
- les modalités financières
- l'évaluation par un comité de suivi
- la diffusion des résultats
- l'édition d'un livre
- la propriété des données

VU l'examen de la question par la commission n° 2 du 18 septembre 2024,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR :

- **TRANSCRIT** l'exposé en délibération,
- **DONNE** un avis favorable à la poursuite de l'Inventaire général du patrimoine sur le territoire d'Aix-les-Bains pour les années 2024 à 2028
- **APPROUVE** les termes de la convention de partenariat entre la Région Auvergne Rhône-Alpes et la Ville pour mener à bien cette mission
- **AUTORISE** le Maire ou son représentant à signer ladite convention ainsi que tout document nécessaire à cette mission.

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08.10.2024

Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services




ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:28

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-21604.xml; 073-217300086-20240924-24092024_169-DE-1-2_21923.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 4

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_169

Objet acte: Délibération 169 - Inventaire général du patrimoine culturel - Renouvellement
Convention de partenariat avec la Région Auvergne Rhône Alpes

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 8.9-Culture

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_169-DE

Rapport d'erreur(s):



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°170/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

170. AFFAIRES FINANCIÈRES

Reprises sur provisions pour risques et charges d'exploitation

Marie-Pierre MONTORO-SADOUX est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

Il est rappelé que la constitution d'une provision pour risques et charges d'exploitation est une dépense obligatoire pour les communes.

L'article R.2321-2 du Code Général des Collectivités Territoriales prévoit notamment qu'une provision doit être constituée dès l'ouverture d'un contentieux en première instance, dès l'ouverture d'une procédure collective prévue au livre VI du Code de Commerce, lorsque le recouvrement des restes à recouvrer sur compte de tiers est compromis malgré les diligences faites par le comptable public.

La collectivité constitue des provisions pour risques et charges d'exploitation dès l'apparition d'un risque avéré.

Il convient aujourd'hui de procéder à la reprise de deux provisions.

Tout d'abord, il a été voté par délibération n° 185 de 2023 la création d'une provision de 80.000 euros pour un contentieux en cours avec un agent de la collectivité.

Un accord a été trouvé avec l'agent. Il y a donc lieu de procéder à la reprise.

Les crédits ont été prévus au Budget Supplémentaire.

Ensuite, il a été voté par délibération n° 115 / de 2019 (puis par délibération n° 121 de 2021 pour un changement d'imputation budgétaire uniquement), la création d'une provision de 130.000 euros en prévision du risque de non-recouvrement des titres émis à l'encontre de la SARL « Anthony Restaurant La Rotonde » placée en redressement judiciaire.

Tous les titres émis par la Ville ont finalement pu être recouverts au terme de la procédure de liquidation judiciaire.

Il y a donc lieu de procéder à la reprise de la provision en émettant un titre de 130.000 euros à l'article 7817.

VU le Code Général des Collectivités Territoriales, et notamment l'article R.2321-2,

VU les délibérations n° 185 / 2023, n° 115 / 2019 et n° 121 / 2021 constituant les provisions,

VU l'examen de la question par la commission n° 1 du 17 septembre 2024,

VU le Budget Supplémentaire 2024,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR :

- **VOTE** les reprises de provisions,
- **AUTORISE** le maire ou son représentant à signer tout document y afférent,
- **INFORME** que les crédits sont prévus au Budget Supplémentaire.

POUR EXTRAIT CONFORME

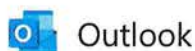
Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services

Transmis le : 06.10.2026
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2026
Exécutoire le : 08.10.2026

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du ...08.10/2026



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:28

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-21596.xml; 073-217300086-20240924-24092024_170-DE-1-2_21915.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 1

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_170

Objet acte: Délibération 170 - Reprises sur provisions pour risques et charges d'exploitation

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 7.1.6-Autres délibérations ou décisions

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_170-DE

Rapport d'erreur(s):

BUDGET PRINCIPAL – DECISION MODIFICATIVE 1 – 2024 – Recettes de
Fonctionnement

RECETTES REELLES

GESTIONNAIRE : FINANCES				
art.	op/chap	fonction	objet	montant €
7817	78	01	Reprise sur provision : encaissement de titres suite liquidation judiciaire "SARL ANTHONY"	130 000,00
			sous total	130 000,00

GESTIONNAIRE : THEATRE DU CASINO				
art.	op/chap	fonction	objet	montant €
7083	THCASINO	316	Recettes de location du théâtre	25 000,00
7062	THCASINO	316	Recettes des spectacles payants	175 000,00
			sous total	200 000,00

GESTIONNAIRE : CONSERVATOIRE				
art.	op/chap	fonction	objet	montant €
756		3110	Don solde compte en banque association SESAM	17 600,00
			sous total	17 600,00

TOTAL RECETTES REELLES	347 600,00
-------------------------------	-------------------

RECETTES D'ORDRE

GESTIONNAIRE : FINANCES				
art.	Chap	fonction	objet	montant €
			sous total	0,00

TOTAL RECETTES D'ORDRE	0,00
-------------------------------	-------------

--	--	--	--	--

TOTAL RECETTES DE FONCTIONNEMENT	347 600,00
---	-------------------

BUDGET PRINCIPAL – DECISION MODIFICATIVE 1 – 2024 – Dépenses de
Fonctionnement

DEPENSES REELLES

GESTIONNAIRE : FINANCES				
art.	op/chap	fonction	objet	montant €
6288	011	01	Divers Finances	-531 230,00
			sous total	-531 230,00

GESTIONNAIRE : INFORMATIQUE				
art.	op/chap	fonction	objet	montant €
60632		0202	Disques pour stockage de données et réseaux	1 300,00
611	LOGIMET	0202	Prestation pour la Gestion Electronique des Documents (GED)	15 780,00
611	INFRADSI	0202	Prestation pour déplacement d'applications complexes	3 000,00
65818	LOGITRAN	0202	Complément pour licences Office 365 + autres licences annuelles (imputées auparavant en section d'investissement)	91 000,00
65818	LOGIMET	0202	Licences Adobe	15 000,00
65818	INFRADSI	0202	Licences diverses (dont Mib Cyber Coache)	17 000,00
			sous total	143 080,00

GESTIONNAIRE : RESSOURCES HUMAINES				
art.	op/chap	fonction	objet	montant €
64111	012	211	Ajustement crédits salaires	170 000,00
64111	012	020	Ajustement élections	75 000,00
6478	012	020	Ajustement crédits tickets restaurants	50 000,00
64131	012	316	Salaires pour reprise du théâtre	130 000,00
64111	012	3311	Rupture conventionnelle	25 000,00
			sous total	450 000,00

GESTIONNAIRE : THEATRE DU CASINO				
art.	op/chap	fonction	objet	montant €
6042	THCASINO	316	Contrats de cession de spectacles	130 000,00
611	THCASINO	316	Gardiennage et techniciens	30 000,00
6283	THCASINO	316	Prestation de nettoyage	10 000,00
65818	THCASINO	316	Droits d'auteurs	15 000,00
			sous total	185 000,00

GESTIONNAIRE : CONSERVATOIRE				
art.	op/chap	fonction	objet	montant €
61558		3110	Réparations diverses des instruments de musique	10 000,00
			sous total	10 000,00

GESTIONNAIRE : SPORTS				
art.	op/chap	fonction	objet	montant €
60628		30	Complément traçage peinture terrains de sports	5 200,00
61551		30	Révision du tracteur de l'hippodrome	2 000,00

65748		30	Subventions Club des Ambassadeurs Sportifs Aixois 2024	68 550,00
			sous total	75 750,00

GESTIONNAIRE : ADMINISTRATION GENERALE				
art.	op/chap	fonction	objet	montant €
6261		020	Complément frais d'affranchissement	15 000,00
			sous total	15 000,00

TOTAL DEPENSES REELLES	347 600,00
-------------------------------	-------------------

DEPENSES D'ORDRE

GESTIONNAIRE : FINANCES				
art.	chapitre	fonction	objet	montant €
			sous total	0,00

TOTAL DEPENSES D'ORDRE	0,00
-------------------------------	-------------

TOTAL DEPENSES DE FONCTIONNEMENT	347 600,00
---	-------------------

BUDGET PRINCIPAL – DECISION MODIFICATIVE 1 – 2024 - Recettes
d'Investissement

RECETTES REELLES

GESTIONNAIRE : FINANCES				
art.	op./Chap	fonction	objet	montant €
1641		01	Emprunt pour remboursement emprunt relais 2024 suite recours contentieux sur projet de vente de terrains dans la ZAC	5 000 000,00
1641		01	Emprunt 2024 suite report des cessions sur années futures	4 700 000,00
			sous total	9 700 000,00

GESTIONNAIRE : FONCIER				
art.	op./Chap	fonction	objet	montant €
024	024	01	Report cession du Bernascon	-1 250 000,00
024	024	01	Terrain Francoz vente finale moins importante	-200 000,00
024	024	01	Versement avance Nexity (terrain ZAC résidence Séniors) par la SAS	-1 000 000,00
024	024	01	Appartement Avenue d'Annecy	-350 000,00
024	024	01	Cession terrain ZAC (EHPAD et Université Digitale)	-1 900 000,00
			sous total	-4 700 000,00

GESTIONNAIRE : PETITE ENFANCE				
art.	op./Chap	fonction	objet	montant €
1322	MDP AME	42283	Ajustement recettes de subvention de la Région pour la Maison des Parents	-60 000,00
1328	MDP AME	42283	Ajustement recettes de subvention de la CAF pour la Maison des Parents	-72 000,00
			sous total	-132 000,00

TOTAL RECETTES REELLES	4 868 000,00
-------------------------------	---------------------

RECETTES D'ORDRE

GESTIONNAIRE : FINANCES				
art.	chapitre	fonction	objet	montant €
			sous total	0,00

TOTAL RECETTES D'ORDRE	0,00
-------------------------------	-------------

--	--	--	--	--

TOTAL RECETTES D'INVESTISSEMENT	4 868 000,00
--	---------------------

**BUDGET PRINCIPAL – DECISION MODIFICATIVE 1 – 2024 - Dépenses
d'Investissement**

DEPENSES REELLES

GESTIONNAIRE : FINANCES				
art.	op.	fonction	objet	montant €
10226		01	Complément pour remboursement de taxes d'aménagement sur exercices antérieures	20 000,00
1641		01	Remboursement de emprunt relais en vue de la signature d'un emprunt long terme suite recours contentieux sur projet de vente de terrains dans la ZAC	5 000 000,00
2188		01	Divers finances	97 600,00
			sous total	5 117 600,00

GESTIONNAIRE : SYSTEMES D'INFORMATION				
art.	op.	fonction	objet	montant €
21838	INFRADSI	0202	Complément pour refonte des serveurs : 192.000 € / switches : 20.000 €	212 000,00
21838	AA00	0202	Vidéoprojecteurs dans les écoles : 2.500 € / matériel de téléphonie : 7.000 € / PC : 3.000 €	12 500,00
2051	AA00	0202	Licences Papercut (imprimantes Koesio)	2 500,00
2031	AA00	0305	Assistance à maîtrise d'ouvrage pour le logiciel de gestion du temps	49 200,00
			sous total	276 200,00

GESTIONNAIRE : URBANISME				
art.	op.	fonction	objet	montant €
2031		0208	Etude sur le secteur des Bâteliers	20 200,00
			sous total	20 200,00

GESTIONNAIRE : SPORTS				
art.	op.	fonction	objet	montant €
2128	AF11	325	Complément pour création d'une rampe d'accès PMR pour le site de tir à l'arc	3 000,00
			sous total	3 000,00

GESTIONNAIRE : CENTRE TECHNIQUE MUNICIPAL				
art.	op.	fonction	objet	montant €
2152	AH04	847	Renouvellement du mobilier urbain	-15 000,00
			sous total	-15 000,00

GESTIONNAIRE : ESPACES VERTS				
art.	op.	fonction	objet	montant €
21538	AH32	511	Complément pour travaux Réseau d'Arrosage Avenue Charles de Gaulle	36 000,00
215738	AH04	847	Mise en place de bancs autour des arbres Rue du Casino reporté	-15 000,00
			sous total	21 000,00

GESTIONNAIRE : VID				
art.	op.	fonction	objet	montant €
238	AF04-4	325	Mise en place de l'Autorisation de Programme AP 10	-180 000,00

2312	AF04-4	325	Mise en place de l'Autorisation de Programme AP 10	-175 000,00
2312	2210	325	Autorisation de Programme AP10 PUMP TRACK	175 000,00
2312	2206	518	Réajustement des Crédits de Paiements CP 2024	-170 000,00
			Autorisation de Programme AP05 Liaison Lac/Ville :	
2151	2205	845	Ajustement Travaux Biatres	-40 000,00
2128	AH63	845	Remplacement Passerelle SIERROZ	-100 000,00
2128	AH25	845	Petit Port Passerelle Barrier	-40 000,00
2128	AH39	845	Requalofictaion de l'Esplanade	100 000,00
21538	AH18	845	Mise en place de fourreaux de fibres optiques	15 000,00
			sous total	-415 000,00

GESTIONNAIRE : BATIMENTS				
art.	op.	fonction	objet	montant €
2031	AF32	325	AVIRON - Rénovation du bâtiment - Etudes de projet en 2025	-60 000,00
2128	AF01	325	MINI GOLF - Ajustement dépenses pour la clôture	-15 000,00
			CENTRE EQUESTRE - Travaux du propriétaire - en	
21351	AF17	325	2024 uniquement la mise en sécurité des box	-20 000,00
			SALLE SAINTE BERNADETTE : Travaux de mise en	
21351	AC05	024	conformité en partie sur 2025	-60 000,00
			Etudes pour réaménagement des locaux de la Police	
2031	AC38	020	Municipale	-5 000,00
21351	AI04	0207	Divers aménagements accessibilité	-60 000,00
21351	AE12	213	Changement chaudière Ecole de Lafin	84 000,00
21352	AC31	0209	Rénovation toiture terrasse la Rotonde	70 000,00
2031	AC14	020	Etude batiment mairie annulée	-15 000,00
21351	AB02	313	Compl ément pour porte d'entrée bibliothèque	20 000,00
2031	AE06	213	Report étude de rénovation énergétique de Boncelin	-20 000,00
2031	AD00	331	Report étude centre de loisirs	-20 000,00
2031	AD04-1	42222	Report étude de projet rénovation halte garderie	-65 000,00
			sous total	-166 000,00

GESTIONNAIRE : MOBILITE				
art.	op.	fonction	objet	montant €
			Autorisation de Programme APU5 Liaison Lac/Ville :	
2152	2205	845	Ajustement Abri à vélo sécurisé	-5 000,00
2152	AH18-5	847	Abri Vélo sécurisé Lepic 2	20 000,00
			sous total	15 000,00

GESTIONNAIRE : PAFJ				
art.	op.	fonction	objet	montant €
			Ajustement crédits pour les études de programmation	
2031	AC02	632	Halle du MArché	11 000,00
			sous total	11 000,00

TOTAL DEPENSES REELLES	4 868 000,00
-------------------------------	---------------------

DEPENSES D'ORDRE	
------------------	--

GESTIONNAIRE : FINANCES				
art.	Chap.	fonction	objet	montant €
			sous total	0,00

TOTAL DEPENSES D'ORDRE	0,00
-------------------------------	-------------

--	--	--	--	--

TOTAL DEPENSES D'INVESTISSEMENT	4 868 000,00
--	---------------------



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N° 171/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

171. AFFAIRES FINANCIÈRES ET JURIDIQUES

Budget principal – Décision modificative n° 1

Marie-Pierre MONTORO-SADOUX est rapporteur de l'exposé suivant.

Suite au vote du budget primitif le 5 mars dernier, et du budget supplémentaire du 25 juin, il vous est proposé la décision modificative n° 1 pour le budget principal.

Il s'agit en effet d'ajuster les crédits tant en dépenses qu'en recettes afin de pouvoir équilibrer quelques lignes budgétaires 2024. Les tableaux reprenant l'ensemble des mouvements sont repris en annexe 1. Un explicatif plus détaillé est également en Annexe 2.

En dépenses de fonctionnement sont notamment pris en compte les éléments suivants : conséquences de la reprise de la gestion en directe du théâtre et de l'évènementiel, des ajustements en matière de ressources humaines et service informatique.

Des recettes de fonctionnement complémentaires sont également inscrites afin de constater là aussi les conséquences de la reprise de la gestion du théâtre ainsi qu'une reprise sur provisions.

En dépenses d'investissement les mouvements sont essentiellement liés aux ajustements liés à l'avancement des travaux sur les différentes opérations en cours. Au titre des recettes il s'agit de prendre en compte la non-réalisation de certaines ventes immobilières (et par voie de conséquences en partie en dépenses).

VU le code général des collectivités territoriales,

VU les délibérations relatives à l'adoption du budget primitif et du budget supplémentaire 2024,

CONSIDÉRANT que depuis lors des situations nouvelles sont apparues, tant en dépenses qu'en recettes pour des opérations réelles budgétaires

CONSIDÉRANT que ces situations nécessitent d'apporter des modifications aux montants des crédits autorisés pour les chapitres concernés, tout en respectant l'équilibre des budgets,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 29 voix POUR et 2 ABSTENTIONS (Daniel CARDE et Martine PEGAZ-HECTOR). :

- **TRANSCRIT** l'exposé en délibération,
- **ADOpte** le projet de décision modificative n° 1 pour le budget principal.

POUR EXTRAIT CONFORME

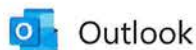
Renaud BÉRETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08.10.2024... »


Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:28

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-21599.xml; 073-217300086-20240924-24092024_171-DE-1-2_21918.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 5

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_171

Objet acte: Délibération 171 - Décision modificative N°1

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 7.1.4-Décisions modificatives

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_171-DE

Rapport d'erreur(s):



SPL OSER

Auvergne-Rhône-Alpes

RAPPORT ANNUEL DES MANDATAIRES

RAPPORT DE GESTION ET RAPPORT D'ACTIVITE

EXERCICE 2023

<https://spl-oser.fr/>

Bureaux : 5 rue Eugène Faure – 38000 GRENOBLE

Tél. 04 76 22 55 34 – contacts.spl@spl-oser.fr

R.C.S. LYON 791 623 069 – APE 7112B – TVA FR 80 791 623 069

Exercice clos le 31/12/2023

Contexte :

Il est rappelé qu'à la suite de la loi du 10 août 2018 pour un Etat au service d'une société de confiance (L. n° 2018-727, 10 août 2018), l'établissement du rapport de gestion n'est obligatoire que pour les grandes Sociétés Anonymes. Une grande S.A est une société anonyme qui, au titre du dernier exercice comptable clos, et sur une base annuelle, deux des trois seuils suivants sont dépassés :

- 4 M€ pour le total du bilan
- 8 M€ pour le montant net du chiffre d'affaires
- 50 pour le nombre moyen de salariés employés au cours de l'exercice.

Il est précisé que le Conseil d'Administration du 8 avril 2019 a délibéré dans le but de poursuivre la production du rapport de gestion dans un esprit de clarté et de transparence.

Il est également rappelé l'article L. 1524-5 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) :

« Les organes délibérants des collectivités territoriales ou de leurs groupements actionnaires se prononcent, après un débat, sur le rapport écrit qui leur est soumis au moins une fois par an par leurs représentants au conseil d'administration ou au conseil de surveillance. Ce rapport, dont le contenu est précisé par décret, comporte des informations générales sur la société, notamment sur les modifications des statuts, des informations financières, le cas échéant consolidées, ainsi que les éléments de rémunération et les avantages en nature de leurs représentants et des mandataires sociaux. Lorsque ce rapport est présenté à l'assemblée spéciale, celle-ci en assure la communication immédiate aux organes délibérants des collectivités et groupements qui en sont membres, en vue du débat mentionné au présent alinéa »

Depuis la clôture de l'exercice 2022, les informations du rapport de gestion et du rapport d'activité intègrent le « rapport des mandataires » s'appuie notamment sur :

- Sur les articles L.232-1 et L.225-100-1 du Code de commerce liés au rapport de gestion d'une société ;
- La loi 3DS du 21 février 2022 (article 210) exige que chaque année, les organes délibérants des collectivités « se prononcent après un débat sur le rapport écrit qui leur est soumis par leurs représentants au conseil d'administration ». Le décret n°2022-1406 du 4 novembre 2022, entré en vigueur le 1er janvier 2023, en précise le contenu.

Ce « rapport des mandataires » a pour objectif de donner aux membres de l'organe délibérant une information complète sur la société et son activité, de nature à assurer la transparence de son fonctionnement et permettre son contrôle.

Ce rapport contribue au renforcement de la notion juridique du contrôle analogue propre aux SPL.

Les assemblées délibérantes des collectivités possédant un siège au Conseil d'Administration ou à l'Assemblée Spéciale doivent donc délibérer afin de prendre acte de ce rapport.

SOMMAIRE

I. Présentation de l'Epl	5
1. Edito du Président.....	5
2. Informations générales	6
3. Objet social – Domaines d'activité	7
4. La SPL OSER, une société au côté des collectivités	8
5. Evolution du nombre d'actionnaires	8
6. Répartition du capital social	9
7. La gouvernance	10
<i>a - Composition du conseil d'administration</i>	10
<i>b - Les représentants à l'assemblée spéciale</i>	11
<i>c - Les représentants à l'assemblée générale des actionnaires</i>	12
<i>d - Situation des mandats des administrateurs</i>	13
II. Principales activités, opérations de l'année écoulée et situation financière	22
1. Principales activités et opérations de l'année	22
<i>a - Situation et activité de la Société au cours de l'exercice écoulé</i>	22
<i>b - Analyse de l'évolution des affaires</i>	22
<i>II.1.b.1. Activité économique</i>	22
<i>c - Les 10 ans de la SPL OSER</i>	23
<i>II.1.c.1. Organisation interne et adaptation aux besoins</i>	24
<i>II.1.c.2. Evolution du chiffre d'opérations sur 7 ans</i>	26
<i>II.1.c.3. Changement dans le mode de réalisation</i>	27
<i>II.1.c.4. Utilisation des instruments financiers</i>	27
2. Evénements intervenus depuis la clôture de l'exercice.....	28
<i>II.2.a.1. Activité économique</i>	28
<i>II.2.a.2. Trésorerie</i>	28
<i>II.2.a.3. Vie sociale</i>	28
<i>II.2.a.4. Recrutement</i>	28
3. Activités en matière de recherche et de développement	28
4. Evolution prévisible de la situation de la société et perspectives d'avenir	29
5. Etablissements.....	29
<i>II.5.a.1. Etablissements ayant une activité salariée</i>	29
<i>II.5.a.2. Etablissements sans activité salariée et liés à l'activité des B.E.A.</i>	29
6. Participation des salariés au capital.....	29
7. Exposé sur les résultats économiques et financiers	30
<i>a - Exposé</i>	30
<i>b - Situation financière sur 3 ans</i>	32
<i>c - Présentation du chiffre d'affaires sur 3 ans</i>	33
<i>d - Analyse de l'évolution des résultats</i>	33
<i>e - Présentation des comptes annuels</i>	34
<i>II.7.e.1. Affectation du résultat</i>	34
<i>II.7.e.2. Rappel des dividendes distribués au cours de 3 exercices précédents</i>	34
<i>II.7.e.3. Dépenses non déductibles fiscalement</i>	34
<i>II.7.e.4. Informations sur les délais de paiement</i>	34
<i>f - Répartition du chiffre d'affaires par clients</i>	36
<i>g - Répartition du chiffre d'affaires par secteur géographique</i>	37
8. Performance énergétique - Résultats	38
9. Perspectives de développement.....	40
<i>a - Analyse du carnet de commande</i>	40

III. Etat des relations entre la collectivité et l'Epl.....	41
1. Contrats signés entre les collectivités et la SPL OSER dans l'année	41
IV. Etat des prises de participation - Situation du groupe	42
V. Evolutions statutaires et de l'actionnariat intervenues dans l'année.....	43
1. Evolutions statutaires.....	43
<i>a - Présentation des modifications statutaires intervenues dans l'année</i>	<i>43</i>
<i>b - Historique des 5 dernières années</i>	<i>43</i>
2. Evolutions de l'actionnariat	44
<i>a - Composition de l'actionnariat et évolution au cours des trois dernières années.....</i>	<i>44</i>
<i>b - Opérations ayant modifié l'actionnariat au cours de l'année.....</i>	<i>45</i>
<i>c - Historique des 3 dernières années</i>	<i>45</i>
3. Changements intervenus au cours de l'exercice	46
VI. Bilan de gouvernance	47
1. Réunions du conseil d'administration.....	47
2. Réunions de l'assemblée spéciale.....	47
3. Réunions de l'assemblée générale	48
4. Décisions du Comité d'Engagements et des Investissements sur 3 ans	48
5. Informations sur la rémunération et la durée du mandat des représentants de la collectivité ou du groupement actionnaire, mandataires sociaux	49
6. Principaux risques et contrôles dont fait l'objet la société	49
<i>a - Principaux risques et incertitudes.....</i>	<i>49</i>
<i>b - Contrôle interne.....</i>	<i>50</i>
<i>c - Contrôles externes.....</i>	<i>50</i>
7. Contrôle analogue.....	50
<i>a - Contexte.....</i>	<i>50</i>
<i>b - Capitaux propres.....</i>	<i>50</i>
<i>c - Gouvernance</i>	<i>51</i>
<i>d - L'Assemblée Spéciale (A.S.)</i>	<i>51</i>
<i>e - Le Conseil d'Administration (C.A.)</i>	<i>52</i>
<i>f - Le Comité d'Engagements et des Investissements (C.E.I.).....</i>	<i>52</i>
<i>g - La Commission d'Appels d'Offre (C.A.O.)</i>	<i>53</i>
<i>h - Les Assemblées Générales</i>	<i>53</i>
<i>i - Le pacte d'actionnaires</i>	<i>53</i>
<i>VI.7.i.1. Spécificités du pacte d'actionnaires.....</i>	<i>53</i>
<i>VI.7.i.2. Pacte d'actionnaires : Historique et durée</i>	<i>54</i>
<i>j - Activité</i>	<i>54</i>
VII. Annexes	55
Annexe 1 - Frises chronologiques : Année écoulée & perspective de l'année en cours	56
Annexe 2 – Travaux en cours dans l'année écoulée.....	59
Annexe 3 – Comptes annuels	68

I. PRESENTATION DE L'EPL

1. Edito du Président

La rénovation énergétique des bâtiments est devenue ces dernières années un sujet important sur lequel de nombreux acteurs aux compétences très larges, s'impliquent fortement au sein de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

La SPL OSER est désormais sollicitée par de nombreuses collectivités locales.

Sa spécialisation sur un mode de réalisation via les marchés publics globaux de performance énergétique permet d'apporter aux Maîtres d'Ouvrages publics un appui opérationnel mutualisé et un engagement contractuel des consommations d'énergie.

Cette année 2023, qui est la onzième année d'activité de la Société, aura été marquée par une deuxième année en forte activité et une croissance de la société. Un grand nombre d'opérations était en phase conception réalisation, ce qui mobilise fortement les équipes de la SPL sur l'ensemble du territoire. Le montant des dépenses sur les opérations pour le compte des collectivités est en forte augmentation du fait du passage en phase travaux d'opérations importantes, parfois sur plusieurs écoles simultanément.

2. Informations générales

DENOMINATION ET SIGLE	SPL D'EFFICACITE ENERGETIQUE – SPL OSER
OBJET SOCIAL / SECTEUR ACTIVE	Rénovation énergétique des bâtiments publics
DATE DE CREATION	21/03/2013
ADRESSE DU SIEGE SOCIAL	101, Cours Charlemagne CS 20033 69269 LYON CEDEX 02
POUR TOUTES CORRESPONDANCES	<p>5, Rue Eugène Faure 38000 GRENOBLE</p> <p>Les bureaux principaux de la société sont situés au Bâtiment LE PALLADIUM – 5, Rue Eugène Faure – 38000 Grenoble. La SPL OSER loue ces bureaux à la Région Auvergne-Rhône-Alpes.</p> <p>L'agence de Volvic a déménagé en 2023 à la Maison Napoléon – 27, Rue Saint Robert – 63100 Clermont-Ferrand.</p> <p>La SPL OSER loue également des bureaux au Bâtiment HEVEA – 2, Rue Professeur Zimmermann – 69007 Lyon.</p>
ORGANISATION DE LA GOUVERNANCE	<p>Société Anonyme à Conseil d'Administration</p> <p>Conformément à l'article R 225-102 du Code de commerce, nous précisons que le conseil d'administration a procédé au choix de l'une des deux modalités d'exercice de la Direction Générale prévues à l'article L 225-51-1 du Code de commerce.</p> <p>Lors de sa réunion du 31 mai 2013, il a opté pour la séparation des fonctions de président et de directeur général.</p>
NOM DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	<p>Monsieur ERIC FOURNIER</p> <p>La présidence du conseil d'administration est assurée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes représentée par M. Eric FOURNIER, désigné à cette fonction par le conseil d'administration du 25 avril 2016 pour la durée de son mandat d'administrateur. Le mandat a été renouvelé le 19 novembre 2021 pour la durée de son mandat d'administrateur.</p>
NOM DU DIRECTEUR GENERAL	<p>Monsieur PHILIPPE TRUCHY</p> <p>Le Directeur général est Monsieur Philippe TRUCHY, désigné par délibération du conseil d'administration du 31 mai 2013 et renouvelé lors du conseil d'administration du 25 avril 2016, du 8 avril 2019 puis du 4 avril 2022 pour un nouveau mandat expirant lors du conseil d'administration convoquant l'assemblée générale qui approuvera les comptes de l'exercice 2024.</p> <p>Pour rappel, le Conseil d'Administration a investi le Directeur Général des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute</p>

	<p>circonstance au nom de la société, sous réserve des restrictions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il devra se conformer aux règles mises en place au titre du contrôle analogue exercé par les collectivités actionnaires de la société dans le cadre de son statut d'organisme « in house » ; • Il devra se conformer aux règles mises en place au titre des obligations de transparence et de concurrence résultant de son statut de pouvoir adjudicateur ; • Il ne pourra passer aucun contrat de tiers investisseur avec une collectivité actionnaire sans un accord préalable du conseil d'administration ; il sera cependant autorisé à passer des contrats de prestations de service sans accord préalable du conseil d'administration.
<p>NOMBRE DE SALARIES (contrat de travail en cours à date de clôture)</p>	<p>20 salariés</p> <p>Au 31 décembre 2023, l'effectif de la société se composait de 20 salariés, qui représentent 19.21 ETP à cette date (et 17.31 ETP en moyenne sur l'année), 19 salariés en CDI, et 1 salarié en CDD, dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 16 cadres, • 0 agent de maîtrise, • 4 employées, • 0 apprenti. <p>Il n'a pas été mis en place de modalités d'association des salariés aux résultats.</p>
<p>COMMISSAIRES AUX COMPTES</p>	<p>CABINET SERAPIONE</p> <p>Le commissaire aux comptes titulaire est le CABINET SERAPIONE, 445 Rue Lavoisier 38330 MONTBONNOT-SAINT-MARTIN, représentée par Monsieur Nicolas SERAPIONE.</p> <p>Il n'y a pas de commissaire aux comptes suppléant.</p> <p>Le mandat a été attribué suite à la Commission d'appel d'offres de la SPL OSER du 26 juin 2019 pour une durée de 6 ans. Le mandat expirera lors de l'assemblée générale ordinaire approuvant les comptes de l'exercice 2024.</p> <p>Conformément aux dispositions législatives et réglementaires, nous tenons à votre disposition les rapports du Commissaire aux comptes.</p>

3. Objet social – Domaines d'activité

L'Objet social défini par les statuts est d'« accompagner ses actionnaires, sur le territoire de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, dans la mise en œuvre de leur stratégie et de leurs projets de rénovation énergétique sur leur propre patrimoine ou dans le cadre d'une politique dédiée ; réalisation d'études, d'audits, de conseils et diagnostics ».

4. La SPL OSER, une société au côté des collectivités

La Société Publique d'Efficacité Energétique – SPL OSER est un outil mutualisé destiné à accompagner les collectivités locales qui en sont actionnaires au développement de projets de rénovation énergétique ambitieux.

Les marchés avec engagement de performance énergétique ont été très largement développés sur le territoire de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et la SPL OSER y a contribué aux côtés des acteurs institutionnels tels que la Région, l'ADEME et AURAE.

Par ces marchés, le titulaire s'engage sur la réalisation d'un programme de travaux pour un prix fixé, un délai et un objectif contractuel de performance énergétique. L'exploitant y joue un rôle particulier puisqu'il participe à la phase conception-réalisation, prend en main les installations qui concourent à la performance du bâtiment pendant les travaux et plusieurs années après réception.

Le partenariat entre les actionnaires et la SPL OSER s'inscrit dans la durée, les marchés avec engagement de performance étant couramment d'une durée d'une dizaine d'années.

5. Evolution du nombre d'actionnaires

Sur l'année 2023, le nombre d'actionnaires est resté stable à 35.

6. Répartition du capital social

SIREN	Actionnaires	Année d'entrée	NB actions	Capital	%
200 053 767	Région Auvergne Rhône-Alpes	2013	735 278,00	7 352 780,00	66,21%
254 200 546	SIEL 42	2013	5 000,00	50 000,00	0,45%
217 300 086	Ville d'Aix-les-Bains	2016	2 958,00	29 580,00	0,27%
210 100 046	Ville d'Ambérieu-en-Bugey	2016	1 488,00	14 880,00	0,13%
200 063 402	Ville d'Annecy	2015	100 617,00	1 006 170,00	9,06%
217 400 126	Ville d'Annemasse	2016	3 380,00	33 800,00	0,30%
210 100 533	Ville de Bourg-en-Bresse	2013	93 514,00	935 140,00	8,42%
213 801 582	Ville d'Eybens	2015	1 000,00	10 000,00	0,09%
213 801 855	Ville de Grenoble	2015	64 707,00	647 070,00	5,83%
216 900 969	Ville de Grigny (Rhône)	2013	40 630,00	406 300,00	3,66%
217 301 795	Ville de La Motte-Servolex	2016	1 300,00	13 000,00	0,12%
216 902 825	Ville de Meyzieu	2013	3 000,00	30 000,00	0,27%
217 301 712	Ville de Montmélian	2013	8 138,00	81 380,00	0,73%
217 402 080	Ville de Passy	2015	1 165,00	11 650,00	0,10%
216 901 991	Ville de Saint-Fons	2013	1 700,00	17 000,00	0,15%
216 902 908	Ville de Saint-Priest	2013	4 100,00	41 000,00	0,37%
200 083 863	Ville de Valsérhône	2015	1 200,00	12 000,00	0,11%
213 801 798	Ville de Gières	2017	630,00	6 300,00	0,06%
216 902 866	Ville de Rillieux-la-Pape	2017	3 200,00	32 000,00	0,29%
214 201 873	Ville de Roanne	2017	3 600,00	36 000,00	0,32%
217 401 736	Ville de Megève	2018	400,00	4 000,00	0,04%
217 300 110	Ville d'Albertville	2019	2 000,00	20 000,00	0,18%
213 803 174	Ville de Pont-de-Claix	2019	1 100,00	11 000,00	0,10%
200 046 977	Grand Lyon	2021	5 000,00	50 000,00	0,45%
216 901 231	Ville de Lyon	2021	5 000,00	50 000,00	0,45%
210 104 196	Ville de Thoiry (Ain)	2021	700,00	7 000,00	0,06%
217 300 516	Ville du Bourget-du-Lac	2021	600,00	6 000,00	0,05%
216 900 449	Ville de Charbonnières-les-Bains	2021	600,00	6 000,00	0,05%
213 804 420	Ville de Saint-Pierre-de-Chartreuse	2021	100,00	1 000,00	0,01%
212 601 660	Ville de Loriol-sur-Drôme	2021	700,00	7 000,00	0,06%
216 902 668	Ville de Villeurbanne	2021	5 000,00	50 000,00	0,45%
213 805 633	Ville de Voiron	2021	2 100,00	21 000,00	0,19%
216 900 340	Ville de Caluire-et-Cuire	2022	4 400,00	44 000,00	0,40%
226 300 010	Département du Puy-de-Dôme	2022	5 000,00	50 000,00	0,45%
216 902 734	Ville de Corbas	2022	1 200,00	12 000,00	0,11%
Nombre d'actionnaires		35	1 110 505	11 105 050	100,00%

7. La gouvernance

a - Composition du conseil d'administration

Actionnaires	Représentants au Conseil d'Administration	Actions	%	Rôle
Région Auvergne-Rhône-Alpes		735 278	66,21%	
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Monsieur Xavier ODO			Administrateur
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Madame Sophie BLACHERE			Administrateur
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Monsieur Eric FOURNIER			Administrateur
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Madame Catherine STARON			Administrateur
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Monsieur Yannick LUCOT			Administrateur
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Madame Michèle CEDRIN			Administrateur
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Madame Albane COLIN			Administrateur
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Monsieur François CHEMIN			Administrateur
Ville d'Annecy	Monsieur Benjamin MARIAS	100 617	9,06%	Administrateur
Ville de Bourg-en-Bresse	Madame Charline LIOTIER	93 514	8,42%	Administrateur
Ville de Grenoble	Monsieur Vincent FRISTOT	64 707	5,83%	Administrateur
Ville de Roanne	Monsieur Christian DORANGE	3 600	0,32%	Administrateur
Département du Puy-de-Dôme	Monsieur Jean-Paul CUZIN	5 000	0,45%	Censeur
Grand Lyon	Monsieur Jean-Claude RAY	5 000	0,45%	Censeur
S.I.E.L.	Monsieur Marc CHAVANNE	5 000	0,45%	Censeur
Ville d'Aix-les-Bains	Madame Marie-Pierre MONTORO-SADOUX	2 958	0,27%	Censeur
Ville d'Albertville	Madame Karine MARTINATO	2 000	0,18%	Censeur
Ville d'Ambérieu-en-Bugey	Monsieur Christian de BOISSIEU	1 488	0,13%	Censeur
Ville d'Annemasse	Monsieur Nicolas LEBEAU-GUILLOT	3 380	0,30%	Censeur
Ville de Caluire-et-Cuire	Monsieur Côme TOLLET	4 400	0,40%	Censeur
Ville de Corbas	Monsieur Christophe MALMAZET	1 200	0,11%	Censeur
Ville de Charbonnières-les-Bains	Monsieur Eric HORRIOT	600	0,05%	Censeur
Ville d'Eybens	Monsieur Pascal BOUDIER	1 000	0,09%	Censeur
Ville de Gières	Monsieur Frédéric DELFORGES	630	0,06%	Censeur
Ville de Grigny	Madame Victoria MARI	40 630	3,66%	Censeur
Ville de Le Bourget-du-Lac	Monsieur Michel MOMMESSIN	600	0,05%	Censeur
Ville de La Motte-Servolex	Monsieur Luc BERTHOUD	1 300	0,12%	Censeur
Ville de Le Pont-de-Claix	Monsieur Gilbert BONNET	1 100	0,10%	Censeur
Ville de Loriol-sur-Drôme	Monsieur Claude AURIAS	700	0,06%	Censeur
Ville de Lyon	Monsieur Sylvain GODINOT	5 000	0,45%	Censeur
Ville de Megève	Monsieur Christophe BOUGAULT-GROSSET	400	0,04%	Censeur
Ville de Meyzieu	Monsieur Manuel TRARIEUX	3 000	0,27%	Censeur
Ville de Montmélián	Monsieur Yves PAVILLET	8 138	0,73%	Censeur
Ville de Passy	Madame Christèle REBET	1 165	0,10%	Censeur
Ville de Rillieux-la-Pape	Monsieur Philippe DE LA CRUZ	3 200	0,29%	Censeur
Ville de Saint-Fons	Monsieur Thibaut CASTERS	1 700	0,15%	Censeur
Ville de Saint-Pierre-de-Chartreuse	Monsieur Eric DAVIAUD	100	0,01%	Censeur
Ville de Saint-Priest	Monsieur Alain BERLIOZ-CURLET	4 100	0,37%	Censeur
Ville de Thoiry	Madame Muriel BENIER	700	0,06%	Censeur
Ville de Valsenhône	Monsieur Mourad BELLAMMOU	1 200	0,11%	Censeur
Ville de Villeurbanne	Monsieur Antoine COLLIAT	5 000	0,45%	Censeur
Ville de Voiron	Monsieur Anthony MOREAU	2 100	0,19%	Censeur
TOTAL Actions		1 110 505	100,00%	

Les administrateurs ont une voix délibérative au Conseil.

Les censeurs ont une voix consultative.

b - Les représentants à l'assemblée spéciale

Actionnaires	Représentants à l'assemblée spéciale	Actions	%
Ville de Grenoble (Président de l'A.S.)	Monsieur Vincent FRISTOT	64 707	5,83%
Ville de Roanne (Vice-Président de l'A.S.)	Monsieur Christian DORANGE	3 600	0,32%
Département du Puy-de-Dôme	Monsieur Jean-Paul CUZIN	5 000	0,45%
Grand Lyon	Monsieur Jean-Claude RAY	5 000	0,45%
S.I.E.L.	Monsieur Marc CHAVANNE	5 000	0,45%
Ville d'Aix-les-Bains	Madame Marie-Pierre MONTORO-SADOUX	2 958	0,27%
Ville d'Albertville	Madame Karine MARTINATO	2 000	0,18%
Ville d'Ambérieu-en-Bugey	Monsieur Christian de BOISSIEU	1 488	0,13%
Ville d'Annemasse	Monsieur Nicolas LEBEAU-GUILLOT	3 380	0,30%
Ville de Caluire-et-Cuire	Monsieur Côme TOLLET	4 400	0,40%
Ville de Corbas	Monsieur Christophe MALMAZET	1 200	0,11%
Ville de Charbonnières-les-Bains	Monsieur Eric HORRIOT	600	0,05%
Ville d'Eybens	Monsieur Pascal BOUDIER	1 000	0,09%
Ville de Gières	Monsieur Frédéric DELFORGES	630	0,06%
Ville de Grigny	Madame Victoria MARI	40 630	3,66%
Ville de Le Bourget-du-Lac	Monsieur Michel MOMMESSIN	600	0,05%
Ville de La Motte-Servolex	Monsieur Luc BERTHOUD	1 300	0,12%
Ville de Le Pont-de-Claix	Monsieur Gilbert BONNET	1 100	0,10%
Ville de Loriol-sur-Drôme	Monsieur Claude AURIAS	700	0,06%
Ville de Lyon	Monsieur Sylvain GODINOT	5 000	0,45%
Ville de Meqève	Monsieur Christophe BOUGAULT-GROSSET	400	0,04%
Ville de Meyzieu	Monsieur Manuel TRARIEUX	3 000	0,27%
Ville de Montmélián	Monsieur Yves PAVILLET	8 138	0,73%
Ville de Passy	Madame Christèle REBET	1 165	0,10%
Ville de Rillieux-la-Pape	Monsieur Philippe DE LA CRUZ	3 200	0,29%
Ville de Saint-Fons	Monsieur Thibaut CASTERS	1 700	0,15%
Ville de Saint-Pierre-de-Chartreuse	Monsieur Eric DAVIAUD	100	0,01%
Ville de Saint-Priest	Monsieur Alain BERLIOZ-CURLET	4 100	0,37%
Ville de Thoiry	Madame Muriel BENIER	700	0,06%
Ville de Valsérhône	Monsieur Mourad BELLAMMOU	1 200	0,11%
Ville de Villeurbanne	Monsieur Antoine COLLIAT	5 000	0,45%
Ville de Voiron	Monsieur Anthony MOREAU	2 100	0,19%
TOTAL Actions		181 096	16,31%

c - Les représentants à l'assemblée générale des actionnaires

Actionnaires	Représentants à l'assemblée générale	Actions	%
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Monsieur Thierry KOVACS	735 278	66,21%
Département du Puy-de-Dôme	Monsieur Jean-Paul CUZIN	5 000	0,45%
Grand Lyon	Monsieur Jean-Claude RAY	5 000	0,45%
S.I.E.L.	Monsieur Marc CHAVANNE	5 000	0,45%
Ville d'Aix-les-Bains	Madame Marie-Pierre MONTORO-SADOUX	2 958	0,27%
Ville d'Albertville	Madame Karine MARTINATO	2 000	0,18%
Ville d'Ambérieu-en-Bugey	Monsieur Christian de BOISSIEU	1 488	0,13%
Ville d'Annecy	Monsieur Benjamin MARIAS	100 617	9,06%
Ville d'Annemasse	Monsieur Nicolas LEBEAU-GUILLOT	3 380	0,30%
Ville de Bourg-en-Bresse	Madame Charline LIOTIER	93 514	8,42%
Ville de Caluire-et-Cuire	Monsieur Côme TOLLET	4 400	0,40%
Ville de Corbas	Monsieur Christophe MALMAZET	1 200	0,11%
Ville de Charbonnières-les-Bains	Monsieur Eric HORRIOT	600	0,05%
Ville d'Eybens	Monsieur Pascal BOUDIER	1 000	0,09%
Ville de Gières	Monsieur Frédéric DELFORGES	630	0,06%
Ville de Grenoble	Monsieur Vincent FRISTOT	64 707	5,83%
Ville de Grigny	Madame Victoria MARI	40 630	3,66%
Ville de La Motte-Servolex	Monsieur Luc BERTHOUD	1 300	0,12%
Ville de Le Bourget-du-Lac	Monsieur Michel MOMMESSIN	600	0,05%
Ville de Le Pont-de-Claix	Monsieur Gilbert BONNET	1 100	0,10%
Ville de Loriol-sur-Drôme	Monsieur Claude AURIAS	700	0,06%
Ville de Lyon	Monsieur Sylvain GODINOT	5 000	0,45%
Ville de Meqève	Monsieur Christophe BOUGAULT-GROSSET	400	0,04%
Ville de Meyzieu	Monsieur Manuel TRARIEUX	3 000	0,27%
Ville de Montmélian	Monsieur Yves PAVILLET	8 138	0,73%
Ville de Passy	Madame Christèle REBET	1 165	0,10%
Ville de Rillieux-la-Pape	Monsieur Philippe DE LA CRUZ	3200	0,29%
Ville de Roanne	Monsieur Christian DORANGE	3 600	0,32%
Ville de Saint-Fons	Monsieur Thibaut CASTERS	1 700	0,15%
Ville de Saint-Pierre-de-Chartreuse	Monsieur Eric DAVIAUD	100	0,01%
Ville de Saint-Priest	Monsieur Alain BERLIOZ-CURLET	4 100	0,37%
Ville de Thoiry	Madame Muriel BENIER	700	0,06%
Ville de Valsershône	Monsieur Mourad BELLAMMOU	1 200	0,11%
Ville de Villeurbanne	Monsieur Antoine COLLIAT	5 000	0,45%
Ville de Voiron	Monsieur Anthony MOREAU	2 100	0,19%
TOTAL Actions		1 110 505	100,00%
TOTAL Capital		11 105 050	

d - Situation des mandats des administrateurs

Conformément aux dispositions de l'article L 225-102-1, al. 3 du Code de commerce, nous vous communiquons ci-après la liste de l'ensemble des mandats et fonctions exercés dans toute société par chacun des mandataires sociaux de la Société sur la base des déclarations transmises à la Société par ces derniers.

Monsieur Xavier ODO	
Qualité et fonctions	Nom et adresse de l'entité
Membre des commissions de la Région Auvergne-Rhône-Alpes	<ul style="list-style-type: none"> - CO1 Finances, Ressources Humaines et Administration Générale - CO2 Transports - CO8 Enseignement Supérieur et recherche, Innovation
Membre des Organismes Extérieurs en qualité de Conseiller régional – Titulaire	<ul style="list-style-type: none"> - Syndicat des mobilités des Territoires pour l'aire métropolitaine lyonnaise - Comité syndical – Vice-Président - INSPIRA - Comité syndical - Ecole nationale supérieure des Beaux-Arts de Lyon - CREFOP - Comité plénier – Co-président de la commission Formation Tout au long de la vie - CAEN - Académie de Lyon - CDCI du Rhône - Comité technique régional Compétitivité - Lyon II - Conseil de l'IETL - Lyon II - Université Lumière – Conseil Scientifique - Lyon III - Conseil de l'IUT - Lyon 1 - Ecole Polytechnique Universitaire de Lyon - IUT Lyon 1 - Université Claude Bernard - Institut supérieur d'optométrie Lyon - Elu référent emploi formation Lyon Métropole - Ecole de la 2e chance du Rhône ECEMA – Rhône - CROUS de Lyon - Saint-Etienne - Commission Permanente – SPIRAL - Commission de la recherche du conseil académique de l'Université Lumière - Lyon II - Comité de pilotage du projet NANOBIO - Comité de bassin Rhône Méditerranée (+3 commissions géographiques) - Comité consultatif interrégional de règlement amiable des litiges relatifs aux marchés publics - Centre d'études européen – Rhône - Campus Veolia Rhin Rhône Méditerranée – Rhône - Association TDIE – Transports, Développement, Intermodalité, Environnement - ADULLACT - EPORA – 1er Vice-Président - INSPé : Institut National du Professorat et de l'Education - Lycée Danielle Casanova Givors - LP Aragon Picasso Givors - Lycée privé Notre-Dame Givors - Lycée René Descartes Saint-Genis-Laval
Membre des Organismes Extérieurs en qualité de	<ul style="list-style-type: none"> - Lycée Ella Fitzgerald St-Romain-en-Gal (MC) - Lyon III Conseil Scientifique (CG) - CFA INTERFORA IFAIP - Saint-Fons (MP)

Conseiller régional – Suppléant	<ul style="list-style-type: none"> - Faculté de médecine et de maïeutique Lyon Sud Charles Mérieux - IFAS - Lycée Jean-Marie Jacquard Oullins (M. Millet) - IFAS - UGECAM - La Maisonnée - Francheville (M. Millet) - IFSI CHU HCL Saint-Genis-Laval (M. Millet) - Etablissement public de coopération culturelle "Cité du Design - Ecole supérieure d'art et de design" (E. Mandon)
Représentation du Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes	<ul style="list-style-type: none"> - Axelera Auvergne-Rhône-Alpes Pôle de Compétitivité - Cluster Lumière - INFRA 2050 - Comité technique SRESRI (Suppléant) - Conseil Supérieur de l'Education Nationale - Commission académique de la carte scolaire - GT Transport scolaire et interurbain - CDR du CDG du Rhône
Maire	Ville de Grigny
Membres des organismes extérieurs en qualité de Maire de Grigny	<ul style="list-style-type: none"> - Vice-président du SMAGGA, en charge des ouvrages écrêteurs - SINGERLY - Conférence Métropolitaine des Maires de la Métropole de Lyon

Madame Sophie BLACHERE

Qualité et fonctions	Nom et adresse de l'entité
Membre des Organismes Extérieurs en qualité de Conseiller régional	<ul style="list-style-type: none"> - SCC France SAS, 96 Rue des Trois Fontanot, 92744 Nanterre Cedex - salariée - Syndicat mixte d'études et de promotion de l'axe européen Toulouse Lyon - Syndicat mixte des Transports pour l'aire métropolitaine lyonnaise - Comité syndical - Auvergne Rhône Alpes Energie Environnement – AG et bureau - Building Information Modeling Auvergne Rhône Alpes - Commission de concertation de l'enseignement privé Lyon - Schéma de développement du réseau public de transport de l'électricité de Rhône Alpes Auvergne - Comité régional de concertation - VEGEPOLYS Valley - Lyon I Institut Techniques de réadaptation - LY Formation (Ecoris)– Rhône - LP Sermenaz Rillieux la Pape - Institut de formation des pédicures podologues EIASS Rockefeller ICOGI - Institut de formation en masso-kinésithérapie pour déficients de la vue (IFMKDV) - Institut de formation en infirmier anesthésiste CHU HCL (Lyon 3) IADE de Lyon - IFAS Lycée professionnel Marie Curie Villeurbanne - Compétences Pro Rhône CFA du CREAP Caluire et Cuire - Lycée André Cuzin Caluire et Cuire - Lycée Magenta Villeurbanne - Lycée Marie Curie Villeurbanne - LP Frédéric Fays Villeurbanne - Lycée St Exupéry Cité scolaire Elie Vignal Caluire et Cuire

	<ul style="list-style-type: none"> - Boisard Ecole de production - Comité de pilotage vert et bleu de la zone prioritaire du Sradet val de saone (01-69) - SAS Rhone-Alpes création 2 (RAC2) - Conseil de surveillance - Conseil d'administration Game Only - ENS Lyon école normale supérieure de Lyon (depuis fin 2023) - SIGERLY (mandat jusqu'au 31/01/2024)
Conseillère métropolitaine	Métropole de Lyon (depuis fin janvier 2024)
Monsieur Éric FOURNIER	
Qualité et fonctions	Nom et adresse de l'entité
Conseiller spécial délégué à l'air, au climat et à l'énergie	- Région Auvergne-Rhône-Alpes
Membre des commissions de la Région Auvergne-Rhône-Alpes	<ul style="list-style-type: none"> - CO2 Transports - C04 Montagne - C19 Information Jeux olympiques et paralympiques d'hiver 2030 - C09 Environnement et écologie positive
Chamonix-Mont-Blanc	Maire
Communauté de Communes de la Vallée de Chamonix-Mont-Blanc	Président
Membre des Organismes Extérieurs en qualité de Conseiller régional	<ul style="list-style-type: none"> - Association Amorce – Villeurbanne (69) – (titulaire) - Association Euromontana – (titulaire) - Association International Council for Local Environmental initiatives (ICLEI) – (titulaire) - Association Nationale des Elus de la Montagne (ANEM) – comité directeur – (titulaire) - Association pour la mesure de la pollution atmosphérique d'Auvergne-Rhône-Alpes (ATMO) – assemblée générale et conseil d'administration – (titulaire) - Association TDIE – Transports, Développement, Intermodalité, Environnement – (suppléant) - Comité consultatif de la Réserve Naturelle des Aiguilles Rouges – (titulaire) - Comité de massif – Massif des Alpes – (titulaire) - Comité de programmation du groupe d'action locale "Auvergne-Rhône-Alpes Nord des Alpes" – (titulaire) - Comité départemental pour la transition énergétique de la Haute-Savoie (74) – (co-président) - Comité pour la liaison européenne transalpine-Lyon-Turin – (titulaire) - Comité régional charte co² – (titulaire) - Commission régionale des aides de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'Energie – (titulaire) - Etablissement Public Foncier (EPF) de Haute-Savoie (74) – (titulaire)

	<ul style="list-style-type: none"> - Fonds pour le développement d'une politique intermodale des transports dans le massif alpin – conseil d'administration – (titulaire) - Groupement Local de Coopération Transfrontalière (glct) des transports publics transfrontaliers – (suppléant) - Initiative Faucigny mont blanc – (titulaire) - Institut de formation d'aides-soignants (ifas) – centre hospitalier intercommunal Mont-Blanc-Sallanches (74) – (titulaire) - Institut national de l'Energie solaire (ines) – comité de pilotage (73) – (titulaire) - Lycée Charles Poncet – Cluses (74) – (suppléant) - Lycée Guillaume Fichet – Bonneville (74) – (suppléant) - Lycée polyvalent Mont Blanc René Dayve – Passy (74) – (titulaire) - Lycée polyvalent Roger Frison Roche – Chamonix-Mont-Blanc (74) – (titulaire) - Lycée prive Saint-Joseph – Sallanches (74) – (titulaire) - Lycée professionnel hôtelier François Bise – Bonneville (74) – (suppléant) - Lycée professionnel privé du Mont-Blanc – Sallanches (74) – (titulaire) - Mission locale aide insertion jeunes (Faucigny-Mont-Blanc) – (titulaire) - Plan de protection de l'atmosphère de la Vallée de l'Arve – cl'air (conférence plénière) et bureau – (titulaire) - Plan de protection de l'atmosphère de la Vallée de l'Arve – commission activités économiques – (titulaire) - Plan de protection de l'atmosphère de la Vallée de l'Arve – commission transports et mobilités – (titulaire) - Sage de l'Arve – commission locale de l'eau – (titulaire) - Société de Capital Risque oser – personne morale – (titulaire) - Syndicat Mixte d'Aménagement du Genevois – comité syndical – (suppléant) - Tenerdis – (titulaire)
--	---

Madame Catherine STARON

Qualité et fonctions	Nom et adresse de l'entité
Vice-Présidente en charge de l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation	Région Auvergne-Rhône-Alpes
Maire	Vourles (69390)
Présidente	AURAEE
Vice-Présidente	CCVG
Vice-Présidente	CDG69

Monsieur Yannick LUCOT

Qualité et fonctions	Nom et adresse de l'entité
Gérant	SCI Amétis

Membre des Organismes
Extérieurs en qualité de
Conseiller régional - Titulaire

- Chambre de commerce et d'industrie de l'Allier (03) – (titulaire)
- Comité départemental pour la transition énergétique de l'Allier (03) – (co-président)
- Commission départementale de la coopération intercommunale de l'Allier (03) – (titulaire)
- Conférence départementale politique jeunesse – Allier – copil – (titulaire)
- Conseil académique de l'éducation nationale – académie de Clermont–Ferrand – (suppléant)
- Conseil départemental de la citoyenneté et de l'autonomie de l'Allier (03) – (suppléant)
- Conseil médical de l'Allier (03) – (suppléant)
- Eco–organisme Valdelia – comité des parties prenantes – (titulaire)
- Etablissement public local d'enseignement et de formation professionnelle agricole du bourbonnais (03) – (suppléant)
- Institut de formation auxiliaire de puériculture – Moulins (03) – (titulaire)
- Institut de formation d'aides–soignants – centre hospitalier de Montluçon (03) – (suppléant)
- Institut de formation d'aides–soignants – IRFSS croix rouge – site régional de moulins (03) – (titulaire)
- Institut de formation en masso-kinésithérapie – Vichy (03) – (suppléant)
- Institut de formation en soins infirmiers – centre hospitalier de Montluçon (03) – (suppléant)
- Institut de formation en soins infirmiers – croix rouge française de Moulins (03) – (titulaire)
- Institut de formation interprofessionnel de l'Allier (03) – conseil de perfectionnement – (titulaire)
- IRFSS croix rouge de Moulins – section d'apprentissage – conseil de perfectionnement – (titulaire)
- Lycée Anna Rodier – Moulins (03) – (titulaire)
- Lycée général et technologique Jean Monnet – Yzeure (03) – (titulaire)
- Lycée général Madame de Staël – Montluçon (03) – (suppléant)
- Lycée général Théodore de Banville – Moulins (03) – (titulaire)
- Lycée polyvalent Albert Einstein – Montluçon (03) – (suppléant)
- Lycée polyvalent Geneviève Vincent – Commentry (03) – (suppléant)
- Lycée polyvalent Paul Constans – Montluçon (03) – (suppléant)

	<ul style="list-style-type: none"> - Lycée professionnel agricole Christophe Thivrier – Durdat-Larequille (03) – (suppléant) - Lycée professionnel privé Anna Rodier – Moulins – Moulins (03) – (titulaire) - Société d'économie mixte (SEM) volcans d'auvergne – conseil d'administration – (titulaire) - Syndicat mixte de l'aéroport de Clermont–Ferrand – comité syndical (63) – (titulaire) - Transmea SAS – assemblée générale et comité de pilotage – (titulaire)
--	---

Madame Michèle CEDRIN

Qualité et fonctions	Nom et adresse de l'entité
Membre des commissions de la Région Auvergne-Rhône-Alpes	<ul style="list-style-type: none"> - C05 Agriculture, alimentation, viticulture et forêts - C17 Formation continue et apprentissage
Adjointe au Maire	Commune de Vienne
Conseillère Communautaire	Communauté d'agglomération Vienne Condrieu Agglomération
Conseillère Régionale	Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes
Organismes Extérieurs	<ul style="list-style-type: none"> - Association « Entreprendre pour le Fluvial » - AG (Titulaire) - Association Seine-Moselle-Rhône (Titulaire) - Auvergne Rhône-Alpes Energie Environnement – Assemblée Générale (Titulaire) - BTP CFA Isère – Bourgoin-Jallieu (38) (Titulaire) - CFA Sport et animation Rhône-Alpes-Vienne (38) (Suppléante) - Comité de Pilotage via Fluvia (Titulaire) - Comité d'étude des projets d'installation – Isère (38) (Suppléante) - Comité de Pilotage (COPIL) régional « Véloroutes, voies vertes » (Titulaire) - Commission Départementale Emploi Insertion de l'Isère (CDEI 38) (Titulaire) - Conseil Médical de l'Isère (38) (Titulaire) - Conseil Territorial de Santé (CTS) – Circonscription de l'Isère-Agence Régionale de Santé (ARS) Auvergne Rhône-Alpes (Suppléant) - Ecole Centrale de Lyon (ECL)- Conseil d'Administration (Suppléante) - Ecole de production Saint Jean-Marie Vianney (Titulaire)

- Etablissement Public Local d'Enseignement et de Formation Professionnelle Agricoles de la Tour-du-Pin (38) (Suppléante)
- Fondation BTP – Conseil d'Administration (Titulaire)
- GIP CARIF-OREF – Assemblée Générale (Suppléante)
- INSA-Institut National des Sciences Appliquées – CA (Suppléante)
- Institut de Formation d'Aides-Soignants (IFAS) – Centre Hospitalier Général Lucien Hussel – Vienne (38) (Titulaire)
- Institut de Formation d'Aides-Soignants (IFAS) – Centre Hospitalier Pierre Oudot– Bourgoin-Jallieu (38) (Suppléante)
- Institut de Formation d'Ambulanciers (IFA) – AFTRAL – Saint Quentin Fallavier (38) (Titulaire)
- Institut de Formation en Soins Infirmiers (IFSI) – CH Pierre Oudot – Bourgoin-Jallieu (38) (Titulaire)
- Institut de Formation en Soins Infirmiers (IFSI) – CH Vienne (38) (Titulaire)
- Lycée Agricole Vienne Seyssuel Agrotec – Vienne (38) (Suppléante)
- Lycée Agricole Vienne Seyssuel « Agrotec » – Vienne (38) – Commission d'hygiène et de sécurité (CoHS) (Titulaire)
- Lycée Charles-Gabriel Pravaz – Pont de Beauvoisin (Le) (38) (Suppléante)
- Lycée Elie Cartan – Tour-du-Pin (La) (38) (Suppléante)
- Lycée Ella Fitzgerald – Saint-Romain-en-Gal (69) (Titulaire)
- Lycée Galilée – Vienne (38) (Suppléante)
- Lycée Général et Technologique La Pleïade – Pont-de-Chéruy (38) (Suppléante)
- Lycée Privé Institution Robin – Vienne (38) (Titulaire)
- Lycée Privé Institution Saint-Charles – Vienne (38) (Titulaire)
- Lycée Professionnel Jean-Claude Aubry – Bourgoin-Jallieu (38) (Suppléante)
- Lycée Professionnel l'Odysée – Pont-de-Chéruy (38) (Suppléante)
- Pro Alterna EPSI WIS Grenoble – Isère (Titulaire)
- Programme de Réussite Educative (PRE) de Vienne Condrieu Agglo – COPIL (Titulaire)
- Qualification (Titulaire)
- Service Public de l'Emploi Départemental (SPED) et Conventions de revitalisations de l'Isère (38) (Titulaire)
- Société Publique Locale (SPL) d'Efficacité Energétique Oser ENR – Conseil d'Administration (Titulaire)
- Sup Formation (Titulaire)

	<ul style="list-style-type: none"> - Syndicat Mixte de la Plaine de Saint-Exupéry (Suppléante) - Syndicat Mixte Inspira – Comité Syndical (Titulaire)
Structures internes	<ul style="list-style-type: none"> - Commission Consultative Paritaire (CCP) (Titulaire) - Commission Administrative Paritaire (CAP) – Catégorie B (Suppléante) - Comité Social Territorial (CST) – Conseil Régional (Titulaire) - Commission Administrative Paritaire (CAP) – Catégorie C (Suppléante) - Commission Administrative Paritaire (CAP) – Catégorie A (Suppléante)
Madame Albane COLIN	
Qualité et fonctions	Nom et adresse de l'entité
	Aucun autre mandat
Monsieur François CHEMIN	
Qualité et fonctions	Nom et adresse de l'entité
Membre des commissions de la Région Auvergne-Rhône-Alpes	<ul style="list-style-type: none"> - C04 Montagne - C09 Environnement et écologie positive
Maire	Commune de Fourneaux
Vice-président	Communauté de Communes Haute Maurienne Vanoise
Vice-président	SIRTOM de Maurienne
Vice-président	Savoie déchets
Organismes extérieurs	<ul style="list-style-type: none"> - Société de financement régional OSER ENR (conseil d'administration) – (titulaire) - SARL MITSUHIRATO – Gérant - activité de location de logements
Monsieur Benjamin MARIAS	
Qualité et fonctions	Nom et adresse de l'entité
Associé	Coopérative AIR coop
Adjoint au Maire de la Ville d'Annecy	<ul style="list-style-type: none"> - Syndicat Intercommunal du Lac d'Annecy (SILA) – comité syndical - SYANE (Etablissement public des énergies et du numérique de Haute Savoie) – comité syndical

Madame Charline LIOTIER	
Qualité et fonctions	Nom et adresse de l'entité
Déléguée	- Syndicat Intercommunal d'Energie et de e-communication de l'Ain (Assemblée Générale)
Conseillère Communautaire	- Communauté d'Agglomération du Bassin de Bourg-en-Bresse
Monsieur Vincent FRISTOT	
Qualité et fonctions	Nom et adresse de l'entité
Président du conseil d'administration, administrateur représentant la Ville de Grenoble	SEM Gaz et Electricité de Grenoble
Président et membre du conseil de surveillance	SAS GreenAlp
Administrateur représentant la Ville de Grenoble	SEM CCIAG Compagnie de Chauffage
Administrateur représentant la Ville de Grenoble	SEM Innovia
Administrateur représentant la Ville de Grenoble	SPL ALEC Agence locale de l'énergie
Membre du bureau, comité syndical, représentant Grenoble Alpes Métropole	EP SCOT
Administrateur, représentant Gaz et Electricité de Grenoble	FNCCR, Fédération Nationale des collectivités concédantes et régies
Administrateur, représentant la SEM GEG	Fédération des EPL Entreprises publiques locales
Associé non gérant	SCIA CoheresAnse
Monsieur Christian DORANGE	
Qualité et fonctions	Nom et adresse de l'entité
	Aucun autre mandat

II. PRINCIPALES ACTIVITES, OPERATIONS DE L'ANNEE ECOULEE ET SITUATION FINANCIERE

1. Principales activités et opérations de l'année

a - Situation et activité de la Société au cours de l'exercice écoulé

L'exercice écoulé, qui est le onzième de la société, se caractérise par des missions réparties principalement en deux types de marchés entre la société et les collectivités :

- Pour les études en amont, dont les audits énergétiques et l'accompagnement à la rédaction du programme de travaux, l'activité a été aussi soutenue que celle de l'exercice précédent. La Société a signé 18 marchés, et maintient un nombre important d'audits (une quinzaine chaque année). Ces prestations sont effectuées via des marchés de prestations intellectuelles, d'une durée moyenne de l'ordre de 6 mois.

- Sur le plan opérationnel, l'activité se poursuit en mandat de maîtrise d'ouvrage sur une durée longue, couramment plus de dix ans avec la phase exploitation maintenance. L'activité s'est déroulée sur une majorité de mandats signés dans les années précédentes mais aussi sur la phase de lancement de 7 nouveaux mandats signés en 2023 (7 avaient été signés en 2021 et 6 en 2022). Les collectivités concernées par ces nouveaux mandats sont, soit des collectivités historiques, à savoir Grenoble, La Motte-Servolet et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, soit des collectivités ayant pris part plus récemment au capital telles que Caluire-et-Cuire, Corbas et le Puy-de-Dôme.

L'activité pour les phases opérationnelles (Phase 2 contractualisation des marchés et Phase 3 Conception-réalisation) constitue, comme chaque année, la majorité des moyens mis en œuvre par la société, et des honoraires, avec :

- Une hausse d'activité sur la phase conception réalisation, notamment du fait des nombreux mandats signés en 2021 et 2022.
- Au cours de cette année 2023, se sont déroulées les livraisons des travaux de plusieurs opérations : pour la Ville de Roanne, une opération réalisée en trois phases sur le centre administratif Paul Pillet, Pour la Ville de La Motte Servolet l'école élémentaire Pergaud comprenant une chaufferie bois, le gymnase Pierre de Coubertin, enfin pour la Ville d'Annemasse une partie de la rénovation qui concerne l'un des deux bâtiments et qui comprend le centre de petite enfance.

b - Analyse de l'évolution des affaires

II.1.b.1. Activité économique

L'activité de la société s'est poursuivie durant l'année 2023 pour les opérations réalisées en marché global de performance, avec en amont, des missions d'audits énergétiques, puis les mandats de maîtrise d'ouvrage. La phase exploitation maintenance poursuit également une hausse déjà constatée en 2022. De nouvelles opérations ont été réceptionnées et le nombre de bâtiments en phase exploitation au 31/12/2023 se situe à 33, avec des particularités liées aux fonctions des établissements (écoles, lycées, gymnases, bureaux).

Globalement, l'activité de la SPL sur l'année 2023 est importante et le résultat d'exploitation est positif :

- Sur le déroulement des opérations :
 - Les opérations ont pour la très grande majorité pu se dérouler correctement.

- Dans certains cas la passation du marché global de performance énergétique a dû être différée soit par manque de candidatures soit pour dépassement des objectifs de prix.
- Les hausses des coûts des matériaux constatées dans les années précédentes et au cours de l'année 2023 ont nécessité la prise en charge, sur les opérations lancées, des surcoûts liés aux révisions de prix et notamment celles qui s'appliquent aux marchés globaux de performance énergétique.
- Sur le renouvellement des marchés passés entre actionnaires et la société :
 - L'activité d'une SPL dépend de la sollicitation de ses actionnaires qui sont ses seuls clients.
 - Les renouvellements des contrats de 2021 à 2023 ont été importants et ont permis à la SPL de maintenir un très haut niveau d'activité sur l'année écoulée. Il est important que ce renouvellement soit le plus régulier possible chaque année de sorte à assurer une continuité d'activité pour les équipes en place, avec de préférence un équilibre sur le territoire.

c - Les 10 ans de la SPL OSER

Pour ses 10 ans d'activité, la SPL OSER avait invité le 2 juin 2023 les élus, les services des collectivités, les architectes, bureaux d'études, entreprises et exploitants, à la visite du groupe scolaire du Cep, puis de l'internat du lycée Germain Sommeiller, deux rénovations énergétiques réalisées en mandat de maîtrise d'ouvrage, respectivement pour la Ville d'Annecy et la Région Auvergne-Rhône-Alpes.



Groupe scolaire du Cep, Annecy



Internat du lycée Germain Sommeiller



Lors des discours qui ont suivi, la Vice-Présidente de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, déléguée à l'éducation et aux lycées, Mme Florence DUBESSY a fait part de sa satisfaction après des visites qui ont permis de constater la transformation architecturale exemplaire sur ces deux établissements publics. Elle a poursuivi sur l'ensemble des actions engagées par la Région, et notamment les deux prochaines rénovations de lycées qui seront lancées très prochainement avec la SPL OSER.

II.1.c.1. Organisation interne et adaptation aux besoins

Le recrutement d'un troisième responsable d'opération à Lyon en février 2023 a contribué à accroître les capacités de la Société pour répondre aux besoins des nouvelles collectivités sur le territoire de l'agglomération lyonnaise. Pour autant, certaines opérations sur le territoire lyonnais restent pilotées par les responsables d'opérations basés à Grenoble.

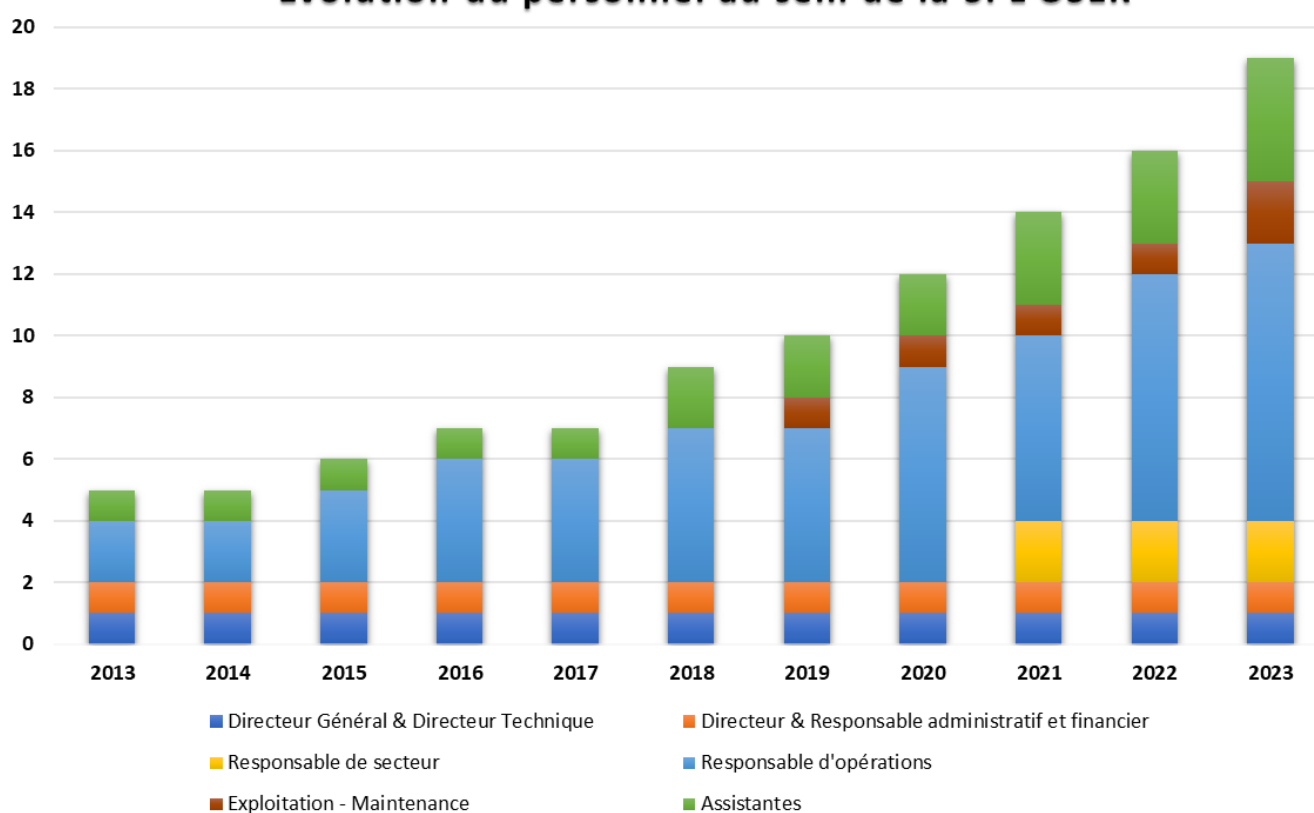
Le recrutement d'un deuxième responsable d'opération à Clermont-Ferrand en août 2023 a contribué quant à lui, à répondre aux besoins des nouvelles collectivités sur le territoire auvergnat. Les opérations sont supervisées par l'agence de Grenoble.

Le pôle exploitation maintenance s'est renforcé et cette activité concerne désormais 2 salariés, dont un qui intervient également sur des audits énergétiques.

Par ailleurs la Société poursuit ses recrutements de sorte à répondre le plus efficacement possible à l'ensemble des collectivités qui la sollicitent sur l'ensemble du territoire de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. L'organisation est basée sur une équipe opérationnelle sur le plan administratif et financier basé à Grenoble et des responsables d'opérations basés au plus proche des collectivités à Clermont-Ferrand, à Lyon et à Grenoble.

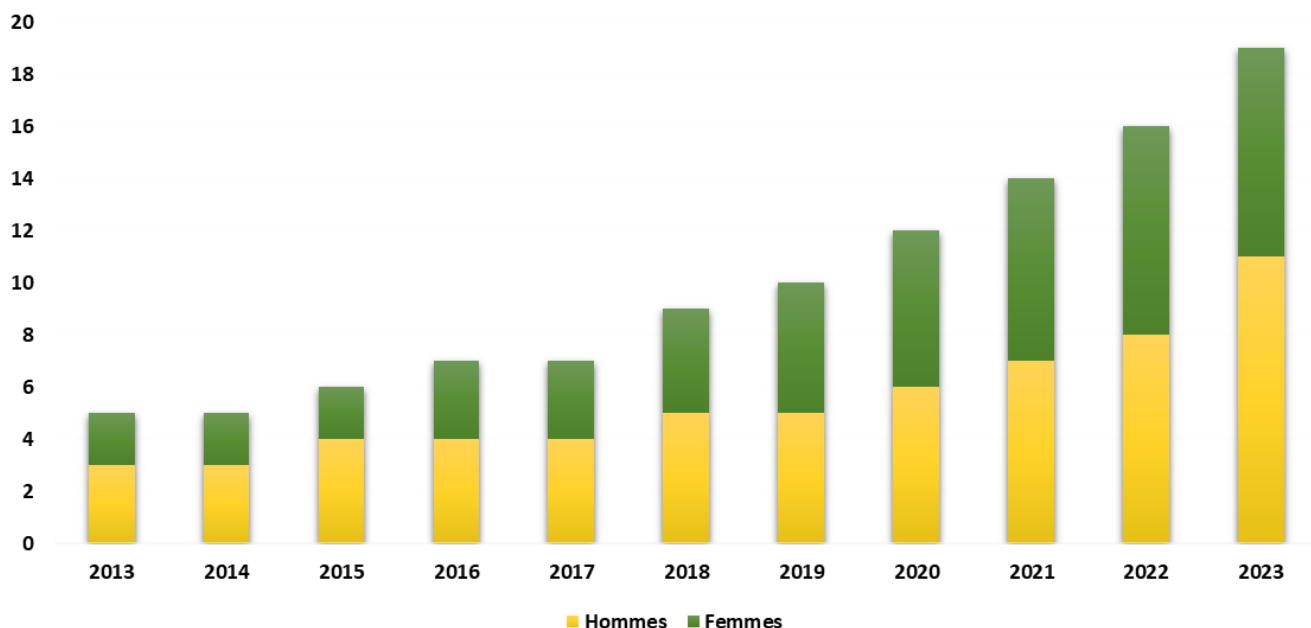
L'effectif de la société a fortement évolué depuis la création de la SPL OSER (5 personnes en septembre 2013). Le premier graphique illustre l'évolution du personnel depuis 2013.

Evolution du personnel au sein de la SPL OSER



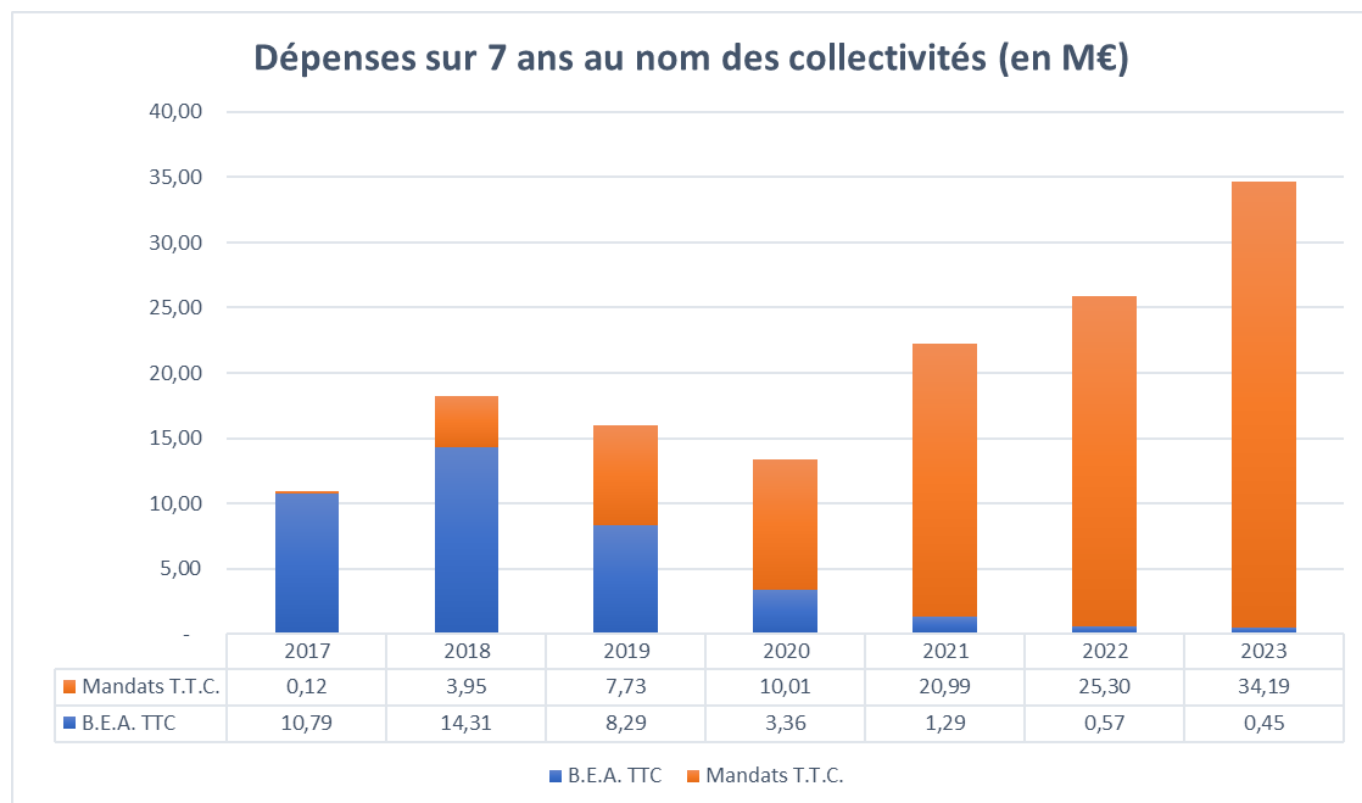
Le second graphique illustre la situation vis-à-vis de la parité hommes / femmes.

Evolution de la parité hommes/femmes au sein de la SPL OSER



II.1.c.2. Evolution du chiffre d'opérations sur 7 ans

Le chiffre d'opérations TTC correspond à l'ensemble des dépenses réalisées par la société pour le compte des collectivités. Il évolue au gré du lancement des opérations, en fonction des phases. Le graphique ci-dessous illustre l'évolution au cours des 7 dernières années (cumul des opérations en BEA et en mandat de maîtrise d'ouvrage).

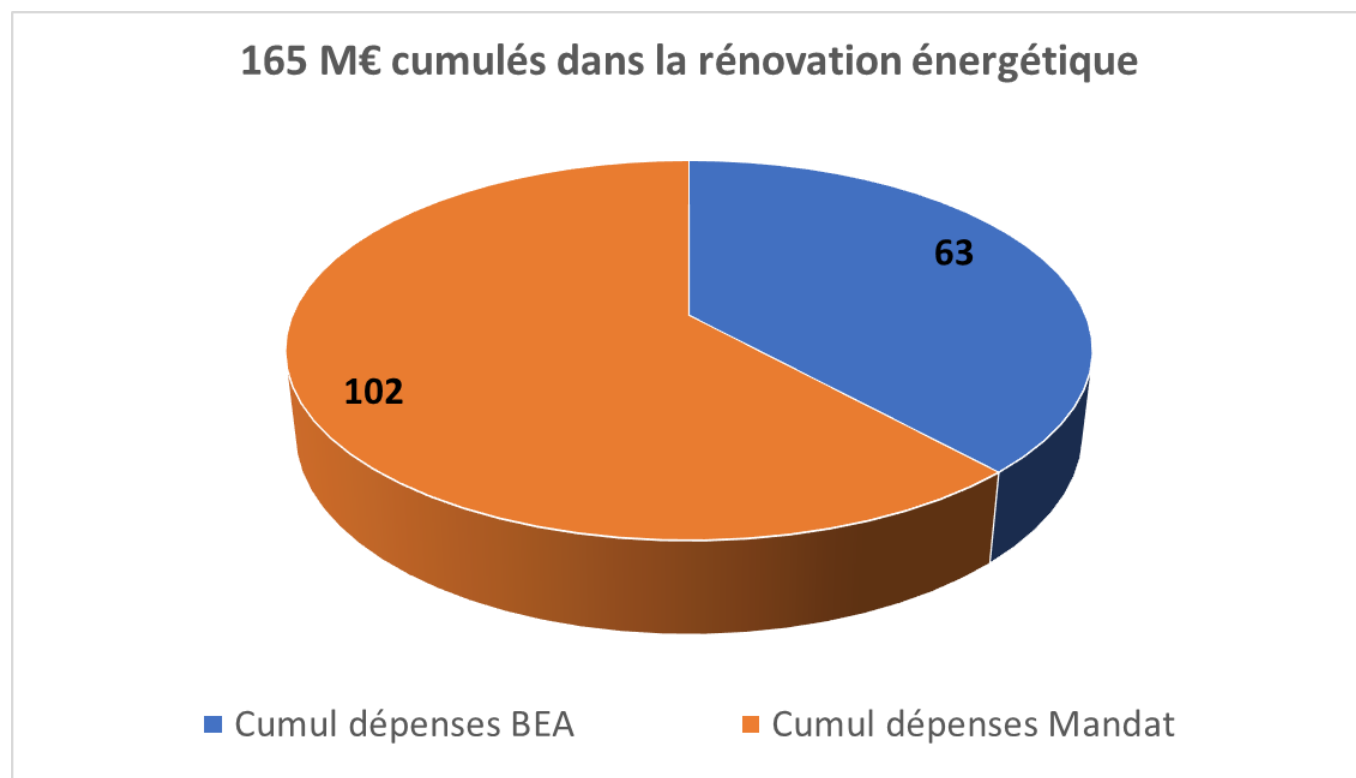


Les travaux prévus via les derniers B.E.A. ont été livrés début 2021. La part des dépenses générées par ce type de contrat diminue fortement

La somme des dépenses pour les deux types de contrats (B.E.A. et mandats de maîtrise d'ouvrage), a diminué en 2019 puis 2020 du fait des aspects cycliques liés aux lancements d'opérations, les dépenses étant nettement plus importantes à partir du début des travaux.

Une augmentation du chiffre d'opération (ensemble des dépenses payées par la SPL sur toutes les opérations en cours) apparaît clairement ces dernières années pour approcher 35 M€ en 2023 (25 M€ en 2022).

Au terme de 11 années d'exercice, les collectivités actionnaires de la SPL OSER ont investi plus de 165 M€ au titre de la rénovation énergétique. L'activité cumulée en mandat de maîtrise d'ouvrage dépasse le cap des 100 M€ en 2023 dont près de 35 M€ rien qu'en 2023.



II.1.c.3. Changement dans le mode de réalisation

Depuis plusieurs années et la fin des opérations en B.E.A, l'intervention en mandat de maîtrise d'ouvrage, s'est développée et répond aux demandes des collectivités.

La société a cherché à répondre favorablement à la plupart des demandes d'adaptations sur les mandats ; il est important de souligner que la société restera plus efficace si ces mandats sont basés sur les mêmes règles, afin d'éviter une lourdeur de gestion administrative et financière.

II.1.c.4. Utilisation des instruments financiers

La société a souscrit 28 comptes à terme de 250 000 euros chacun d'une durée de 5 ans pour les 20 premiers contractés en 2019 ; et d'une durée de 3 ans pour les 10 derniers contractés en 2020, l'ensemble auprès de la Caisse d'Epargne. Le montant de 7 millions d'euros permet à la Société d'obtenir un résultat financier bénéficiaire.

Le montant souscrit permet à la Société de percevoir des intérêts en fin de contrat.

Il ne reste ainsi en compte à terme que 5 millions d'euros qui seront remboursés par la Caisse d'Epargne en février 2024, intérêts en sus.

La société a souscrit une enveloppe d'obligations en mai 2022 de 1 million d'euros rémunérée au taux fixe de 2.405% sur 10 ans ; et une enveloppe de 750 000 euros rémunérée au taux fixe de 1.484% sur 5 ans.

La société a également souscrit des obligations sur 5 ans en juillet 2022 de 1 million d'euros rémunérée à 2.5% les deux premières années puis entre 1.5% et 2.9% les trois dernières années.

Pour mémoire, la société avait, en 2014 et dans le cadre du financement des trois lycées, Montgolfier à Annonay, la Pléiade à Pont-de-Chéruy et Amblard à Valence, souscrit des instruments de couverture des taux (« swaps ») auprès de la Caisse d'Epargne Rhône Alpes, pour un montant de près de 4 M€ et une durée de 20 années d'amortissement. Ces instruments permettent de faire correspondre des financements à taux variables avec un loyer fixe, de sorte que la société ne soit pas exposée en cas d'évolution des taux.

2. Evénements intervenus depuis la clôture de l'exercice

II.2.a.1. Activité économique

Depuis la clôture de l'exercice et jusqu'à la date d'arrêté des comptes par le Conseil d'Administration, l'activité se poursuit avec une majorité de projets en phase conception réalisation.

II.2.a.2. Trésorerie

Compte-tenu du capital de la SPL et du financement des opérations par les collectivités sous le régime de demandes d'avances, la trésorerie de la Société est excédentaire.

L'objectif de règlement des fournisseurs se poursuit autour d'un délai de 20 jours à 30 jours après réception des factures. Cela présente un intérêt significatif pour les entreprises et les retours des entreprises sur ce plan sont globalement positifs.

II.2.a.3. Vie sociale

Une assemblée générale extraordinaire a eu lieu le 8 mars 2024. Elle a permis de modifier les statuts afin de changer le siège de la SPL OSER, et de modifier la dénomination sociale « Société Publique Locale d'Efficacité Energétique – SPL OSER ».

A l'issue des 10 années d'exercice de la Société, les assemblées délibérantes des collectivités ont délibéré afin de mettre à jour le pacte d'actionnaires.

L'assemblée générale extraordinaire a également permis de prendre en compte la demande de la Région Auvergne-Rhône-Alpes de réduire son capital de 4,95M€. Cela devrait conduire à une modification du nombre d'administrateurs.

II.2.a.4. Recrutement

La société a recruté une nouvelle assistante afin de renforcer le soutien aux équipes opérationnelles, administratives et financières.

3. Activités en matière de recherche et de développement

Eu égard à l'article L 232-1 du Code de commerce, nous vous informons que la Société n'a effectué aucune activité de recherche et de développement au cours de l'exercice écoulé.

4. Evolution prévisible de la situation de la société et perspectives d'avenir

L'entrée de douze nouveaux actionnaires dans la société en 2021 et 2022 ainsi que les nouvelles sollicitations des actionnaires historiques conduiront à une activité soutenue pour 2024.

L'activité avec les actionnaires présents depuis plusieurs années, dont la Région Auvergne-Rhône-Alpes et les communes qui disposent d'un gros patrimoine immobilier, représente une réserve conséquente à confirmer par la signature de nouveaux marchés avec la SPL.

De nouveaux mandats de maîtrise d'ouvrage devront être signés en 2024 sur des projets déjà identifiés et des projets à faire émerger. Ces nouveaux marchés sont importants pour que l'activité de la Société soit régulière, d'autant qu'à partir de l'échéance du 2^{ème} semestre 2025 il est prévisible que le lancement de nouvelles opérations soit très réduit du fait des élections programmées en 2026.

Le Décret tertiaire et les objectifs fixés de réduction des dépenses d'énergie impliquant des rénovations lourdes doivent inciter les collectivités locales à rénover leur patrimoine.

Par ailleurs le financement des projets reste un sujet important pour les collectivités et la société poursuit ses efforts pour apporter son appui en assistance aux actionnaires.

Compte-tenu des marchés signés et des prévisions au cours des mois à venir, des efforts à poursuivre pour intégrer les nouveaux recrutements dans les pratiques de la société, l'exercice 2024 devrait se traduire par un résultat net positif.

5. Etablissements

II.5.a.1. Etablissements ayant une activité salariée

Outre son siège situé à l'hôtel de la Région Auvergne Rhône Alpes, la Société a huit établissements :

- A Grenoble (38000, 5 rue Eugène FAURE) où sont situés ses bureaux et la majorité de son personnel,
- A Volvic (63530, 3 route de Clermont) où a été créée une agence,
- A Lyon (Bâtiment HEVEA – 2 rue professeur Zimmermann – 69007 LYON).

II.5.a.2. Etablissements sans activité salariée et liés à l'activité des B.E.A.

Au cours des années précédentes, des établissements ont été créés sur des sites où sont exploités une centrale photovoltaïque dans le cadre d'un B.E.A :

- A Grenoble (38000, 71 et 73 Rue Joseph Bouchayer, Groupe Scolaire Paul Painlevé)
- A Grenoble (38000, 55 et 59 Rue Ampère, Groupe Scolaire Ampère)
- A Givors (69700, 12 Chemin de la Côte à Cailloux, Lycée Aragon Picasso)
- A Saint-Priest-en-Jarez (42270, 63 Avenue Albert Raimond, Lycée Simone Weil)
- A Valence (26000, 43 rue Amblard, Lycée Amblard)

Il convient de préciser que la création d'établissement est obligatoire au-delà d'un seuil sur la puissance installée de la centrale photovoltaïque.

6. Participation des salariés au capital

Conformément aux dispositions de l'article L 225-102 du Code de commerce, nous vous rendons compte de l'état de la participation des salariés au capital de la Société au dernier jour de l'exercice, soit le 31 décembre 2023 : les salariés ne détiennent pas de participation au capital de la Société.

7. Exposé sur les résultats économiques et financiers

a - Exposé

Au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2023 :

- Le chiffre d'affaires H.T. s'est élevé à 1 995 369 euros contre 1 700 803 euros au titre de l'exercice précédent ; l'augmentation du chiffre d'affaires est due à la forte croissance que connaît la société ;
- Le résultat d'exploitation ressort positif à 68 643 euros contre - 36 032 euros au titre de l'exercice précédent ;
- Le montant des traitements et salaires s'élève à 917 320 euros contre 754 052 euros au titre de l'exercice précédent, soit une variation de 21.65 % :
 - o Cette augmentation résulte pour l'essentiel de recrutements en cours d'année 2022 qui ont un impact sur année entière ; et en 2023 les recrutements d'une assistante à Grenoble et de deux responsables d'opérations situés à Lyon et Clermont-Ferrand.
- Le montant des charges sociales s'élève à 369 604 euros contre 302 213 euros au titre de l'exercice précédent, soit une variation de 22.30 % ;
- L'effectif salarié moyen s'élève à 17.31 contre 14.64 au titre de l'exercice précédent. Il est précisé que la Société n'a supporté aucune dépense de travail intérimaire ;
- Le résultat financier s'élève à 143 734 euros contre 87 961 euros au titre de l'exercice précédent. Le gain s'explique par le placement en compte à terme d'excédents de trésorerie ;
- Le résultat courant avant impôt de l'exercice ressort positif à 212 377 euros contre 51 928 euros pour l'exercice précédent ;
 - ⇒ Compte tenu des éléments ci-dessus,
 - o Du résultat exceptionnel de 4 830 euros contre un résultat négatif de 906 euros pour l'exercice précédent,
 - o D'un impôt sur les bénéfices de 40 025 euros,
 - o Le résultat de l'exercice se solde par un **bénéfice net de 177 182 euros contre 51 022 euros** pour l'exercice précédent.

	Cumul réalisé 2023	Budget 2023	Ecart budget 2023
PRODUITS D'EXPLOITATION			
Etudes	290	259	31
<i>Dont sous traitance</i>	-	-	-
Honoraires Contractualisation, Conception, Construction	1 135	1 163	-27
<i>Valeur construction cédée (BEA)</i>	-	-	-
<i>Exploitation-Maintenance (BEA)</i>	375	478	-103
Honoraires SPL phase Exploitation (BEA + mandat)	193	210	-17
<i>Autres produits</i>	2	-	2
TOTAL PRODUITS D'EXPLOITATION	1 995	2 110	-114
Dont Produits Propres	1 620	1 632	-12
CHARGES D'EXPLOITATION			
Sous-traitance - Prestations ponctuelles (SPL)	-	-	-
<i>Sous-traitance - Projet (BEA)</i>	-68	-8	-60
Sous-traitance - Etudes	6	-	6
<i>Sous-traitance - Maintenance (BEA)</i>	443	486	-42
Achats et fournitures consommées	13	7	7
Locations immobilières	49	42	6
Locations mobilière	4	4	0
Entretien et Maintenance (Matériel SPL)	30	28	1
Assurances	19	20	-1
Documentation	-	0	-0
Honoraires (comptabilité, CAC, vie sociale)	38	40	-1
Annonces et insertions	4	3	1
Formations	17	9	9
Telecommunication	14	14	-0
Communication	-	-	-
Cotisations et frais divers	12	11	1
Frais de déplacement	49	38	11
Impôt et taxes	6	4	2
Charges de personnel (salaires et charges)	1 275	1 338	-63
Dotations aux amortissements des immobilisations	16	21	-5
Autres charges	0	-	0
TOTAL CHARGES D'EXPLOITATION	1 927	2 055	-129
Dont Charges Propres	1 552	1 578	-26
Résultat d'exploitation	69	54	14

	Cumul réalisé 2023	Budget 2023	Ecart budget 2023
Produits financiers (trésorerie)	111	97	14
Produits financiers (projets)	652	560	92
Charges financières	619	550	69
Résultat financier	144	107	36
Produits exceptionnels	6	-	-
Charges exceptionnelles	1	-	-
Résultat exceptionnel	5	-	-
RESULTAT SOCIETE (avant IS et participation)	217	162	51
Impôts sur les sociétés	40	-	-
RESULTAT NET	177	162	51
TOTAL PRODUITS	2 764	2 767	-9
TOTAL CHARGES	2 587	2 605	-59

b - Situation financière sur 3 ans

Années (Montant en K€)	N-2 2021	N-1 2022	N 2023	Evolution N / N-1
CHIFFRE D'AFFAIRES (dont B.E.A.)	2 065	1 701	1 995	17.28%
PRODUITS D'EXPLOITATION PROPRES (hors B.E.A.)	982	1 220	1 620	32.79%
CHARGES D'EXPLOITATION PROPRES (hors B.E.A.)	1 143	1 255	1 546	23.19%
DONT CHARGES SALARIALES	927	1 051	1 275	21.31%
BENEFICE / PERTE	-82	51	177	
CAPITAUX PROPRES	11 453	11 610	11 787	1.52%
SITUATION DE TRESORERIE	12 786	14 636	15 827	8.14%

NIVEAU D'ENDETTEMENT (B.E.A)	30 094	28 391	26 653	-6.12%
-------------------------------------	--------	--------	--------	--------

c - Présentation du chiffre d'affaires sur 3 ans

PRODUITS D'EXPLOITATION PROPRES (hors B.E.A.) (Montant en K€)	N-2 2021	N-1 2022	N 2023
ETUDES	230	197	290
CONTRACTUALISATION, CONCEPTION, REALISATION	616	845	1 135
EXPLOITATION MAINTENANCE	145	178	193
PRODUITS DIVERS	-9	0	2
TOTAUX	982	1 220	1 620

d - Analyse de l'évolution des résultats

De 2019 à 2022, le résultat d'exploitation était négatif voire proche de l'équilibre alors qu'il était positif précédemment de 2015 à 2018.

Le pilotage des projets par une équipe réduite mais efficace a bien fonctionné pendant les premières années. Puis la société a dû évoluer pour répondre à toutes les sollicitations. Depuis 2020, les recrutements et les moyens nécessaires d'encadrement ont mobilisés les équipes pour une adaptation de la société à sa croissance.

Sur les trois dernières années, il est important de souligner que l'évolution des résultats des exercices successif est rassurante :

- L'année 2021 aboutissait à un résultat négatif de 82 K€.
- L'année 2022 confirmait une amélioration de la situation financière de la société avec un résultat positif de 51 K€.
- L'année 2023 marque un résultat de 177 181.52 € dont 68 643.12 € pour le résultat d'exploitation, ce qui confirme la bonne équation entre les moyens humains et l'activité procurée par les collectivités.

Il reste nécessaire de maintenir une certaine vigilance sur la régularité de l'activité de la société qui dépend des nouvelles commandes passées par les actionnaires auprès de la SPL.

e - Présentation des comptes annuels

Les comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2023, soumis à l'approbation des différentes instances de gouvernance de la SPL, ont été établis conformément aux règles de présentation et aux méthodes d'évaluation prévues par la réglementation en vigueur.

II.7.e.1. Affectation du résultat

Il a été proposé au Conseil d'administration et à l'Assemblée Générale Ordinaire d'affecter le bénéfice de l'exercice s'élevant à 177 181.52 euros en réserves.

Réserve légale	33 438.48
Affectation du résultat de l'exercice	8 859.08
Réserve légale après affectation	42 297.56

Autres réserves	471 364.62
Affectation du résultat de l'exercice	168 322.44
Autres réserves après affectation	639 687.06

Le montant total des réserves ainsi généré au terme des 11 exercices est donc de **681 984.62 €**.

II.7.e.2. Rappel des dividendes distribués au cours de 3 exercices précédents

Conformément à l'article 243 bis du code général des impôts, nous vous informons qu'il n'a pas été procédé à une distribution de dividendes au titre des trois précédents exercices.

II.7.e.3. Dépenses non déductibles fiscalement

Conformément aux dispositions des articles 223 quater et 223 quinquies du Code général des impôts, nous vous précisons que les comptes de l'exercice écoulé ne prennent pas en charge de dépenses non déductibles du résultat fiscal.

II.7.e.4. Informations sur les délais de paiement

En application des dispositions du Code de commerce, nous vous indiquons la décomposition, conformément aux modèles établis par l'arrêté du 20 mars 2017 des délais de paiement de nos fournisseurs et clients, faisant apparaître :

- Les factures reçues non réglées à la date de clôture de l'exercice dont le terme est échu : leurs montants correspondent à 19 709.52 euros dont le règlement est intervenu ou prévu en 2024 ;
- Les factures émises non réglées à la date de clôture de l'exercice dont le terme est échu : leurs montants représentent 58 200.19 €. Le recouvrement est intervenu ou prévu en 2024 ;
- Les demandes d'avances ou de remboursement échues non réglées à la date de clôture représentent respectivement 5 643 922.16 € et 5 184.90 €. Le recouvrement est intervenu ou prévu en 2024.

Cependant, la Société connaît des difficultés administratives pour obtenir le recouvrement des demandes d'avances qui financent l'opération de rénovation énergétique du Collège Boris VIAN, pour le Grand Lyon. Le montant des avances non remboursées est de 1 829 110.33 euros et concerne plus particulièrement une avance du 24/05/2023 pour 1 051 092.26 euros et une avance du 31/10/2023 pour 778 018.07 euros. Les services de la société et de la collectivité s'efforcent de répondre aux nombreuses demandes de la Trésorerie afin que la SPL puisse obtenir les avances demandées.

f - Répartition du chiffre d'affaires par clients.

Ce tableau compare la répartition des honoraires perçus par la SPL l'année N et l'année N-1, par actionnaire et par phase.

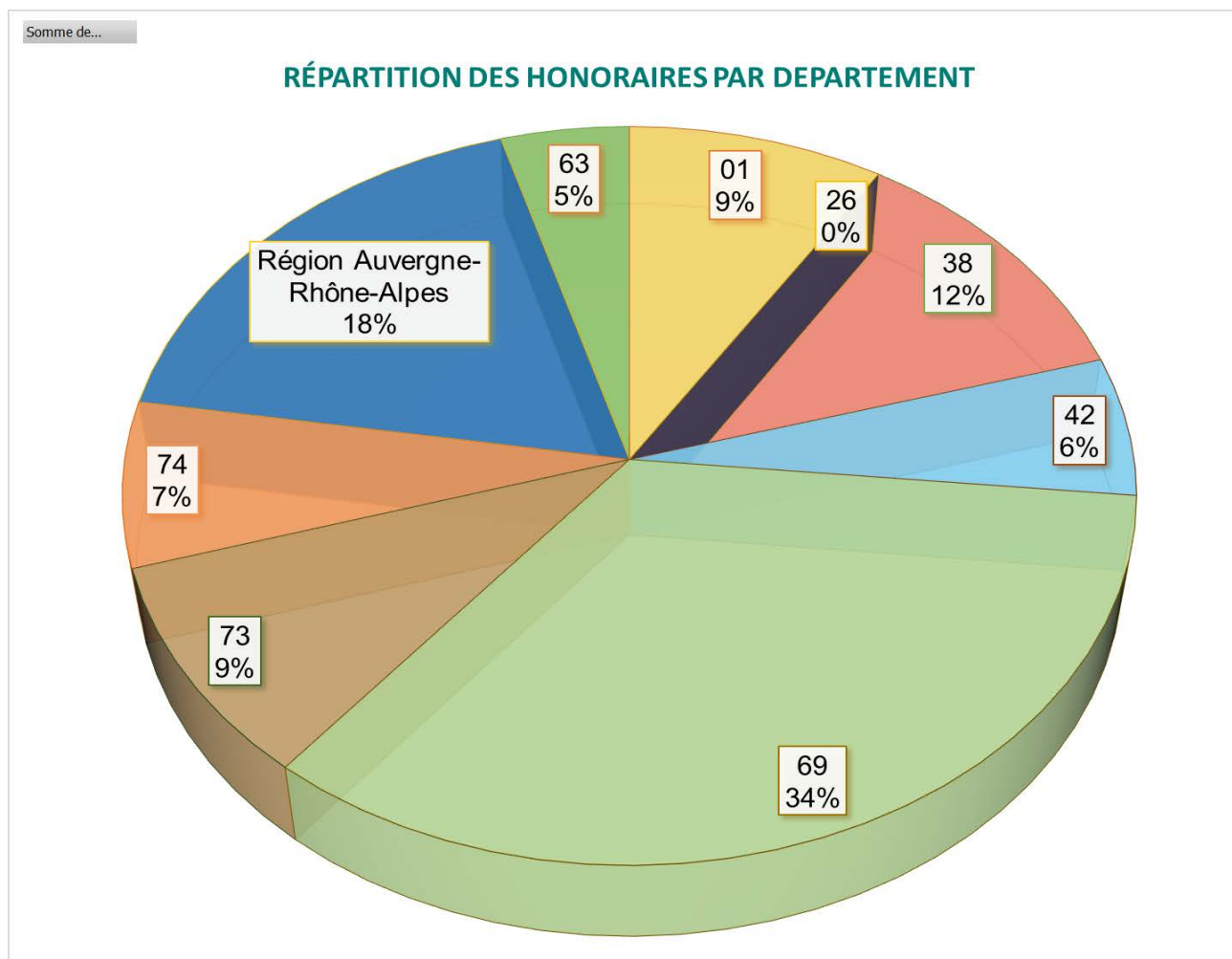
CA (K€ HT) par Actionnaires		2022						CA (K€ HT) par Actionnaires		2023					
Actionnaires	Etudes	Contractua -lisation	Conception Réalisation	Exploitation	Total honoraires	%	Actionnaires	Etudes	Contractua -lisation	Conception Réalisation	Exploitation	Total honoraires	%		
Région Auvergne-Rhône-Alpes	-	18	158	73	249	20,42%	Région Auvergne-Rhône-Alpes	57	37	106	90	290	17,94%	↑	
Bourg-en-Bresse	31	49	5	33	118	9,68%	Bourg-en-Bresse	19	26	68	29	143	8,84%	↑	
Grand Lyon	-	70	1	-	72	5,88%	Grand Lyon	25	25	89	-	139	8,56%	↑	
Grenoble	13	39	34	20	106	8,67%	Grenoble	6	43	33	26	109	6,73%	↑	
Lyon	-	74	6	-	80	6,59%	Lyon	-	-	104	-	104	6,41%	↑	
Roanne	5	-	61	-	65	5,37%	Roanne	4	-	92	2	98	6,08%	↑	
Caluire-et-Cuire	28	-	-	-	28	2,27%	Caluire-et-Cuire	31	54	12	-	98	6,06%	↑	
La Motte-Servolex	9	-	26	-	35	2,88%	La Motte-Servolex	2	33	40	1	76	4,69%	↑	
Eybens	2	37	0	5	45	3,65%	Eybens	27	15	29	3	74	4,58%	↑	
Puy-de-Dôme	-	-	-	-	-	0,00%	Puy-de-Dôme	52	21	-	-	73	4,51%	↑	
Annecy	27	20	4	25	77	6,28%	Annecy	10	28	5	25	68	4,17%	↓	
Saint-Priest	-	-	50	-	50	4,13%	Saint-Priest	3	-	62	2	67	4,11%	↑	
Albertville	-	25	16	-	42	3,40%	Albertville	-	-	52	-	52	3,19%	↑	
Grigny	17	7	35	7	66	5,40%	Grigny	-	-	44	7	50	3,12%	↓	
Villeurbanne	18	38	-	-	55	4,54%	Villeurbanne	-	24	17	-	41	2,56%	↓	
Annemasse	-	-	16	-	16	1,28%	Annemasse	-	-	30	-	30	1,84%	↑	
Meyzieu	-	-	4	6	9	0,76%	Meyzieu	18	-	3	6	27	1,67%	↑	
Corbas	-	-	-	-	-	0,00%	Corbas	18	6	-	-	24	1,51%	↑	
Passy	4	-	1	8	13	1,04%	Passy	11	-	1	8	20	1,23%	↑	
Le Bourget-du-Lac	-	6	5	-	12	0,95%	Le Bourget-du-Lac	-	6	9	-	15	0,93%	↑	
Montmélian	-	-	-	7	7	0,58%	Montmélian	-	-	-	7	7	0,42%	↓	
Saint-Fons	4	22	-	-	26	2,13%	Saint-Fons	-	5	-	-	5	0,29%	↓	
Aix-les-Bains	14	-	1	3	18	1,48%	Aix-les-Bains	-	-	0	3	4	0,24%	↓	
Voiron	12	-	-	-	12	0,97%	Voiron	3	-	-	-	3	0,19%	↓	
Valserhône	-	-	-	3	3	0,28%	Valserhône	-	-	-	2	2	0,14%	↓	
Pont-de-Claix	-	-	-	-	-	0,00%	Pont-de-Claix	-	-	-	-	-	0,00%	→	
Loriol-sur-Drôme	9	-	-	-	9	0,73%	Loriol-sur-Drôme	-	-	-	-	-	0,00%	↓	
Saint-Pierre-de-Chartreuse	6	-	-	-	6	0,52%	Saint-Pierre-de-Chartreuse	-	-	-	-	-	0,00%	↓	
Gières	1	-	-	-	1	0,07%	Gières	-	-	-	-	-	0,00%	↓	
Charbonnières-les-Bains	1	-	-	-	1	0,06%	Charbonnières-les-Bains	-	-	-	-	-	0,00%	↓	
Thoiry	-	-	-	-	-	0,00%	Thoiry	-	-	-	-	-	0,00%	→	
Ambérieu-en-Bugey	-	-	-	-	-	0,00%	Ambérieu-en-Bugey	-	-	-	-	-	0,00%	→	
Rillieux-la-Pape	-	-	-	-	-	0,00%	Rillieux-la-Pape	-	-	-	-	-	0,00%	→	
Megève	-	-	-	-	-	0,00%	Megève	-	-	-	-	-	0,00%	→	
Siel	-	-	-	-	-	0,00%	Siel	-	-	-	-	-	0,00%	→	
Total général	201	405	425	189	1 220	100%	Total général	287	323	795	213	1 618	100%		
Total %	16,45%	33,24%	34,82%	15,50%	100%		Total %	17,76%	19,94%	49,14%	13,16%	100%			

g - Répartition du chiffre d'affaires par secteur géographique.

Cette présentation correspond au chiffre d'affaires réparti sur les rénovations énergétiques de lycées pour la Région, et à l'ensemble des opérations pour les autres collectivités locales réparties géographiquement par département.

La proportion des opérations réalisées par la SPL sur le territoire du département du Rhône prend une part de plus en plus importante (projets pilotés par les équipes basées à Grenoble et Lyon).

La SPL OSER, est intervenue en 2023 pour la Région par des audits et des opérations en cours sur les départements suivants : 03, 07, 15, 26, 42 , 43, 63, 69, 73, 74 (pas sur 01 et 38).



8. Performance énergétique - Résultats

L'exploitation maintenance est une activité à part entière pour la SPL OSER. Elle décharge les collectivités du suivi des actions de réparation et de maintenance des équipements techniques, tout en associant les services.

Les résultats sur la performance énergétique nécessitent un suivi sur plusieurs années et les actions menées par le titulaire du Marché global de performance et par la SPL OSER se conjuguent pour parvenir à l'objectif.

Désormais la société dispose de retours d'expériences sur plus de 30 bâtiments.

Pour la plupart des réalisations les résultats sont positifs et paraissent raisonnablement atteignables chaque année. Plusieurs cas nécessitent une vérification sur une deuxième année avant confirmation. La pandémie a perturbé les données quant à la performance, du fait des protocoles de ventilation par ouverture des fenêtres. Dans plusieurs cas, et en fonction des protocoles mis en place, les périodes de vérification ont été neutralisées

La production photovoltaïque donne de bons résultats et démontre tout l'intérêt d'inclure ces installations dans un marché avec engagement de performance ; le titulaire est davantage impliqué au résultat qui est contractuel pour pallier à toute anomalie de fonctionnement.

Les installations de production de chaleur au bois donnent globalement de bons résultats.

Plusieurs opérations réalisées ont fait appel à la géothermie.

Les premières opérations réalisées avec la Ville de Bourg-en-Bresse (groupes scolaires Baudin, Robin et Les Vennes) sont désormais sorties de la phase exploitation maintenance pour la SPL, et la Ville poursuit avec un nouveau marché avec son exploitant.

Globalement sur les sites rénovés dans le domaine de l'enseignement les résultats sont très satisfaisants. Avec des retours d'expériences nombreux sur les écoles maternelles et élémentaires, la réduction des consommations d'énergie (tous usages confondus) se situe couramment entre 40 et 50%.

Sur les lycées, les interventions se concentrent parfois sur une partie de l'établissement notamment pour ceux qui comprennent des ateliers qui nécessitent des investissements conséquents pour un gain énergétique plus faible. Dans ce cas, un objectif global de réduction de 40% des consommations de l'ensemble des bâtiments d'un lycée constitue un objectif déjà ambitieux.

Les bâtiments de bureaux, dont l'usage est continu toute l'année, peuvent eux aboutir à des économies d'énergie importantes de l'ordre de -50 à -70%.

Les résultats de performance des opérations suivies par la SPL OSER

Lieu du projet	Bâtiments publics concernés	% d'économie d'énergie garantie	Exprimé en Energie Primaire ou Finale	Résultats				
				Résultats 2018	Résultats 2019	Résultats 2020	Résultats 2021	Résultats 2022
ÉCOLE OU GROUPE SCOLAIRE								
Bourg en Bresse	Groupe scolaire Baudin	55,0%	EF	49%	61%	59%	61%	66%
Bourg en Bresse	Groupe scolaire Robin	55,0%	EF	59%	60%	59%	57%	53%
Bourg en Bresse	École élémentaire Les Vennes	60,0%	EF	65%	69%	67%	64%	66%
Bourg en Bresse	Groupe scolaire Saint Exupéry (élémentaire + gymnase)	50,0%	EF		59%	59%	61%	58%
Anncy	Groupe scolaire Les romains	52,0%	EF		55%	56%	N 41%	N 48%
Passy	Groupe scolaire de l'Abbaye	50,0%	EF		60% pour 40% en CP	53%	57%	61%
Passy	Groupe scolaire Marlioz	40,0%	EF		46% pour 33% en CP	45%	37%	33%
Passy	École maternelle du plateau d'Assy	60,0%	EF		56% pour 49% en CP*	61%	54%	60%
Grigny	Écoles Joliot Curie	61,3%	EP			58% pour 55% en CP*	N 60%	60%
Eybens	Groupe scolaire Bel air	46,7%	EP			57%	51%	54%
Grenoble	Groupe scolaire Ampère		EP				N 36% pour 39% en CP*	38%
Grenoble	École Élisée Chatin	46,0%	EP					
Grenoble	Groupe scolaire Painlevé		EP					
Aix-les-bains	Ecole élémentaire Marlioz	59,0%	EF				N	N
Anncy	Groupe scolaire du Cep	47,0%	EF				39% pour 38% en CP*	49%
LYCÉES (RÉGION AUVERGNE- RHÔNE-ALPES)								
Pont de Chéruy	Lycée La Pléiade	27,0%	EP	38%	42%	41%	45%	49%
Annonay	Lycée De Montgolfier	40,0%	EP	29%	24%	N 31%	22%	22%
Lyon	Lycée Camille Claudel	46,0%	EP	39%	45%	N 46%	N 44%	50%
Valence	Lycée Amblard	56,6%	EP	60%	65%	60%	58%	64%
Vaulx en Velin	Lycée Les Canuts	40,1%	EP	42%	37%	N	N 20%	30%
Saint Priest en Jarez	Lycée Simone Weil	41,7%	EP		44%	N	N 37%	41%
Givors	Lycée Picasso Aragon (hors logements)	40,8%	EP			33%	40%	47%
AUTRES TYPES DE BÂTIMENTS PUBLICS								
Montméliant	Médiathèque Victor Hugo	50,0%	EP	43%	54%	57%	49%	46%
Cran-Cevrier	Hôtel de Ville	70,0%	EF		72%	75%	68%	HdV : 63%
Bourg en Bresse	Gymnase Favier	51,0%	EF		63%	64%	74%	68%
Bellegarde sur Valserine	Centre Jean Marinat	61,1%	EP			52%	47%	55%

* CP : garantie probatoire

OBJECTIF ATTEINT > versement d'un intéressement

OBJECTIF ATTEINT mais températures de consigne non respectées

OBJECTIF NON ATTEINT > application d'une pénalité

N NEUTRALISATION DES RÉSULTATS – Majoritairement dû aux impacts du COVID

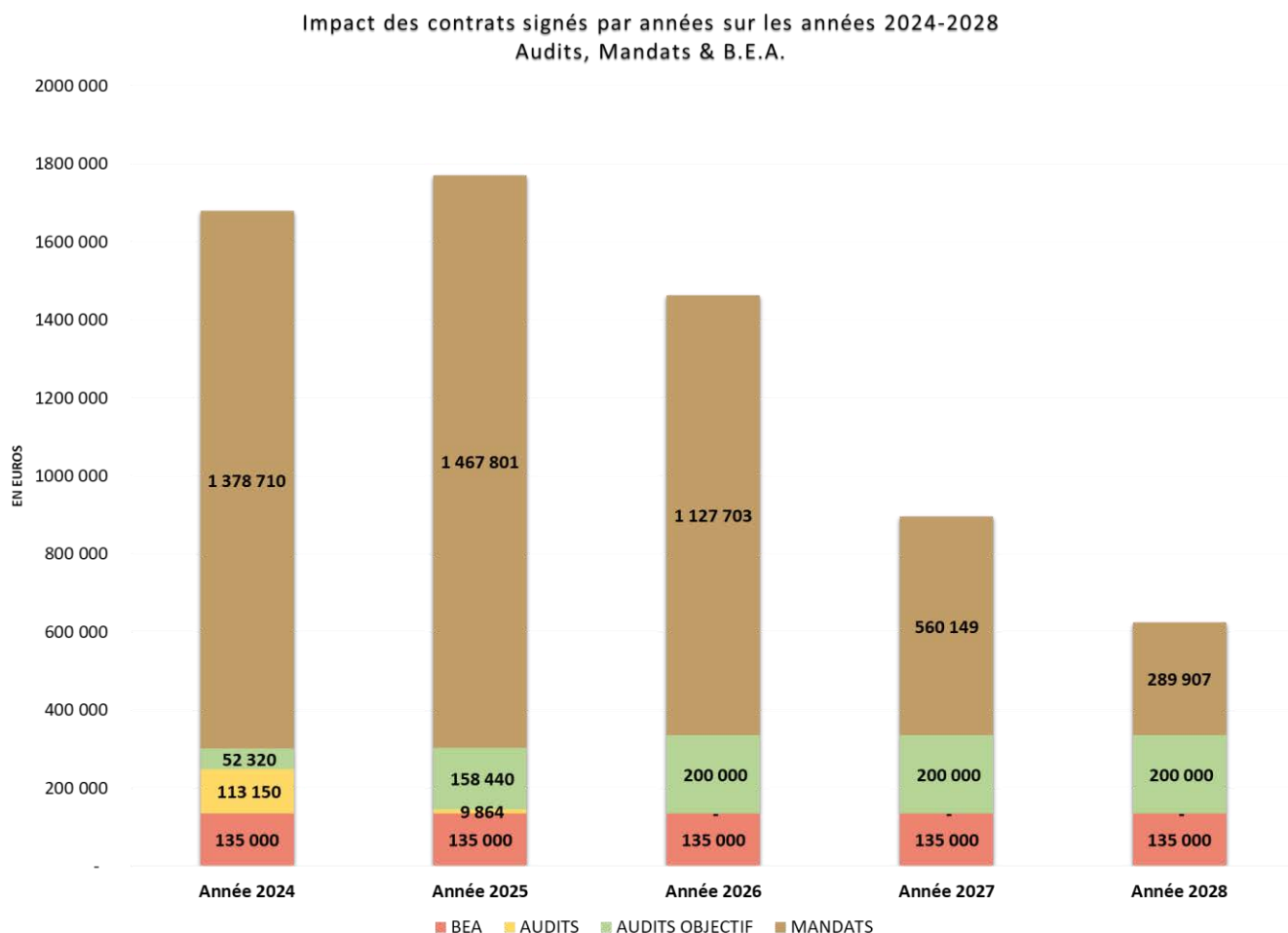
RÉSULTATS EN COURS D'ANALYSE pour raisons diverses (occupation, protocole COVID, compteur défaillant, etc.)

Les résultats de l'année 2023 dépendent de la période spécifique à chaque opération, intégrant dans beaucoup de cas la période hivernale 2023/2024.

9. Perspectives de développement

a - Analyse du carnet de commande

Les perspectives de développement de la SPL sont bonnes. Les contrats signés en mandat de maîtrise d'ouvrage étant de longue durée, la SPL dispose d'une bonne visibilité sur son activité, sur deux années à venir, et le montant des honoraires associés. Il reste nécessaire que la SPL puisse renouveler son carnet de commande chaque année.



Les contrats signés à la date du présent rapport, que ce soit les audits mais surtout les contrats de longue durée (BEA, mandats de maîtrise d'ouvrage), font apparaître un niveau d'activité quasi assuré et très significatif pour les années 2024 à 2026.

Malgré tout, pour que le niveau prévisionnel d'honoraire corresponde aux moyens humains de la Société, en croissance ces dernières années, il est nécessaire que la SPL puisse signer de nouveaux marchés avec ses actionnaires.

Le budget 2024 prévoit 1,7 M€ de recettes sur les prestations réalisées par la SPL, visant un résultat d'exploitation supérieur à 50 k€.

III. ETAT DES RELATIONS ENTRE LA COLLECTIVITE ET L'EPL

1. Contrats signés entre les collectivités et la SPL OSER dans l'année

Ce tableau représente les différents contrats signés entre les collectivités actionnaires et la SPL OSER, en 2023.

Collectivités	Objet du contrat	Type Contrat	Notif. Marché	Montant Marché	Durée en années
Caluire-et-Cuire	Audit et programme maternelle Jean JAURES	AUDIT	22/02/2023	15 530	1
Caluire-et-Cuire	Mandat restructuration et rénovation énergétique ex collège LASSAGNE	MANDAT	27/01/2023	385 870	10
Corbas	Audit Groupe scolaire CURIE	AUDIT	06/01/2023	11 310	1
Corbas	Audit Centre culturel LE POLARIS	AUDIT	06/01/2023	9 670	1
La Motte-Servolex	Mandat Parpillon et Boulodrome	MANDAT	07/03/2023	245 590	10
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Mise à jour Synthèses Audit Lycée Auguste BOUVET à Romans sur isère	AUDIT	26/04/2023	5 510	1
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Mise à jour Synthèses Audit Lycée Le Grand Arc à Albertville	AUDIT	26/04/2023	5 510	1
Eybens	Audit Mairie d'Eybens	AUDIT	13/04/2023	17 990	1
Annecy	Audit GS du Vallon/Complément de mission	AUDIT	02/02/2023	4 280	1
Annecy	Audit GS du Vernay - MAJ 2023	AUDIT	22/05/2023	3 930	1
Bourg-en-Bresse	Audit GS Carnot et Médiathèque Vaillant	AUDIT	26/05/2023	21 645	1
Passy	Audit et Programme Ecoles Chedde Jonction	AUDIT	04/04/2023	5 625	1
Grenoble	Mandat Groupe scolaire Ferdinand Buisson	MANDAT	05/06/2023	228 830	10
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Audit et programme Lycée Simone Weil - 43 Le Puy en Velay	AUDIT	24/04/2023	19 630	1
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Audit et programme Lycée Deville à Issoire	AUDIT	24/04/2023	17 990	1
Meyzieu	Audit du Groupe scolaire Jules FERRY	AUDIT	11/05/2023	12 010	1
Meyzieu	Audit du Groupe scolaire Marcel PAGNOL	AUDIT	04/05/2023	10 370	1
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Audit du Lycée Jean Monnet Le Puy en Velay	AUDIT	04/05/2023	17 990	1
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Mandat Lycée Grand Arc à Albertville	MANDAT	11/07/2023	267 740	10
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Mandat Lycée Auguste Bouvet à Romans sur Isère	MANDAT	11/07/2023	262 700	11
Puy-de-Dôme	Mandat Collège Teilhard de Chardin - Chamalières	MANDAT	07/08/2023	264 850	10
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Audit du lycée Geneviève Vincent COMMENTRY	AUDIT	20/06/2023	18 810	1
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Audit EREA Albert Monier AURILLAC	AUDIT	20/06/2023	18 810	1
Corbas	Mandat Centre culturel Le Polaris	MANDAT	11/10/2023	132 850	8
Grand Lyon	Audits et Programme 4 collèges DG Martin/Servizières/G. Philippe/L. Aubrac	AUDIT	27/07/2023	53 920	1
Montant total des marchés signés avec les collectivités actionnaires				2 058 960	

IV. ETAT DES PRISES DE PARTICIPATION - SITUATION DU GROUPE

La SPL OSER ne détient aucune participation dans le capital d'autres sociétés ou G.I.E.

V. EVOLUTIONS STATUTAIRES ET DE L'ACTIONNARIAT INTERVENUES DANS L'ANNEE

1. Evolutions statutaires

a - Présentation des modifications statutaires intervenues dans l'année

Il n'y a pas eu de modifications statutaires au cours de l'année 2023.

b - Historique des 5 dernières années

DATE DE L'ASSEMBLEE GENERALE EXTRAORDINAIRE	Objet de la modification
Année 2023	Pas d'A.G.E.
Année 2022	Pas d'A.G.E.
07/06/2021	Délégation de l'A.G.E. au C.A. de son pouvoir et sa compétence d'augmentation de capital : maximum 600 000 euros sur 26 mois à compter de la présente A.G.E.
Année 2020	Pas d'A.G.E.
Année 2019	Pas d'A.G.E.

2. Evolutions de l'actionariat

a - Composition de l'actionariat et évolution au cours des trois dernières années

Actionnaires	Année d'entrée	NB actions	Capital	%	2021		2022		2023	
					Nb actions	% détention	Nb actions	% détention	Nb actions	% détention
Région Auvergne Rhône-Alpes	2013	735 278,00	7 352 780,00	66,21%	735 278	66,85%	735 278	66,21%	735 278	66,21%
SIEL 42	2013	5 000,00	50 000,00	0,45%	5 000	0,45%	5 000	0,45%	5 000	0,45%
Ville d'Aix-les-Bains	2016	2 958	29 580,00	0,27%	2 958	0,27%	2 958	0,27%	2 958	0,27%
Ville d'Ambérieu-en-Bugey	2016	1 488	14 880,00	0,13%	1 488	0,14%	1 488	0,13%	1 488	0,13%
Commune nouvelle d'Anney	2015	100 617	1 006 170,00	9,06%						
dont Ville de Cran-Gevrier	2013	-	-	0,00%	100 617	9,15%	100 617	9,06%	100 617	9,06%
dont Ville de Seynod	2016	-	-	0,00%						
Ville d'Annemasse	2016	3 380	33 800,00	0,30%	3 380	0,31%	3 380	0,30%	3 380	0,30%
Ville de Bourg-en-Bresse	2013	93 514	935 140,00	8,42%	93 514	8,50%	93 514	8,42%	93 514	8,42%
Ville d'Eybens	2015	1 000	10 000,00	0,09%	1 000	0,09%	1 000	0,09%	1 000	0,09%
Ville de Grenoble	2015	64 707	647 070,00	5,83%	64 707	5,88%	64 707	5,83%	64 707	5,83%
Ville de Grigny (Rhône)	2013	40 630	406 300,00	3,66%	40 630	3,69%	40 630	3,66%	40 630	3,66%
Ville de La Motte-Servolex	2016	1 300	13 000,00	0,12%	1 300	0,12%	1 300	0,12%	1 300	0,12%
Ville de Meyzieu	2013	3 000	30 000,00	0,27%	3 000	0,27%	3 000	0,27%	3 000	0,27%
Ville de Montmélián	2013	8 138	81 380,00	0,73%	8 138	0,74%	8 138	0,73%	8 138	0,73%
Ville de Passy	2015	1 165	11 650,00	0,10%	1 165	0,11%	1 165	0,10%	1 165	0,10%
Ville de Saint-Fons	2013	1 700	17 000,00	0,15%	1 700	0,15%	1 700	0,15%	1 700	0,15%
Ville de Saint-Priest	2013	4 100	41 000,00	0,37%	4 100	0,37%	4 100	0,37%	4 100	0,37%
Commune nouvelle de Valsérhône	2015	1 200	12 000,00	0,11%	1 200	0,11%	1 200	0,11%	1 200	0,11%
Ville de Gières	2017	630	6 300,00	0,06%	630	0,06%	630	0,06%	630	0,06%
Ville de Rillieux-la-Pape	2017	3 200	32 000,00	0,29%	3 200	0,29%	3 200	0,29%	3 200	0,29%
Ville de Roanne	2017	3 600	36 000,00	0,32%	3 600	0,33%	3 600	0,32%	3 600	0,32%
Ville de Megève	2018	400	4 000,00	0,04%	400	0,04%	400	0,04%	400	0,04%
Ville d'Albertville	2019	2 000	20 000,00	0,18%	2 000	0,18%	2 000	0,18%	2 000	0,18%
Ville de Pont-de-Claix	2019	1 100	11 000,00	0,10%	1 100	0,10%	1 100	0,10%	1 100	0,10%
Métropole du Grand Lyon	2021	5 000	50 000,00	0,45%	5 000	0,45%	5 000	0,45%	5 000	0,45%
Ville de Lyon	2021	5 000	50 000,00	0,45%	5 000	0,45%	5 000	0,45%	5 000	0,45%
Ville de Thoiry (Ain)	2021	700	7 000,00	0,06%	700	0,06%	700	0,06%	700	0,06%
Ville du Bourget-du-Lac	2021	600	6 000,00	0,05%	600	0,05%	600	0,05%	600	0,05%
Ville de Charbonnières-les-Bains	2021	600	6 000,00	0,05%	600	0,05%	600	0,05%	600	0,05%
Ville de Saint-Pierre-de-Chartreuse	2021	100	1 000,00	0,01%	100	0,01%	100	0,01%	100	0,01%
Ville de Loriol-sur-Drôme	2021	700	7 000,00	0,06%	700	0,06%	700	0,06%	700	0,06%
Ville de Villeurbanne	2021	5 000	50 000,00	0,45%	5 000	0,45%	5 000	0,45%	5 000	0,45%
Ville de Voiron	2021	2 100	21 000,00	0,19%	2 100	0,19%	2 100	0,19%	2 100	0,19%
Ville de Caluire-et-Cuire	2022	4 400	44 000,00	0,40%			4 400	0,40%	4 400	0,40%
Département du Puy-de-Dôme	2022	5 000	50 000,00	0,45%			5 000	0,45%	5 000	0,45%
Ville de Corbas	2022	1 200	12 000,00	0,11%			1 200	0,11%	1 200	0,11%
Nombre d'actionnaires		1 110 505	11 105 050	100,00%	32		35		35	
Total Capital					1 099 905	100,00%	1 110 505	100,00%	1 110 505	100,00%
					10 999 050		11 105 050		11 105 050	

Augmentation de capital (nouvel actionnaire ou signature BEA)

b - Opérations ayant modifié l'actionnariat au cours de l'année

L'année 2023 n'a connue aucune modification.

c - Historique des 3 dernières années

DATE DE L'OPERATION	NATURE DE L'OPERATION	MODALITES DE L'OPERATION	Montant de l'augmentation de capital
CA 04/04/2022	Ouverture d'une augmentation de capital de 44 000 €	En numéraire, sans prime d'émission, réservée à la seule Ville de Caluire-et-Cuire	Ville de Caluire-et-Cuire : 4400 actions soit 44 000 €
CA 19/07/2022	Réussite de l'augmentation de capital ouverte le 04/04/2022	Condition suspensive : cession à titre gratuit des droits préférentiels de souscription	
CA 19/07/2022	Ouverture d'une augmentation de capital de 62 000 €	En numéraire, sans prime d'émission, réservée à la Ville de Corbas et du Département du Puy-de-Dôme	Ville de Corbas : 1200 actions soit 12 000 €
CA 08/12/2022	Réussite de l'augmentation de capital ouverte le 19/07/2022	Condition suspensive : cession à titre gratuit des droits préférentiels de souscription	Département du Puy-de-Dôme : 5000 actions soit 50 000 € TOTAL : 6 200 actions, soit 62 000 €
CA 19/11/2021	Réussite de l'augmentation de capital ouverte le 07/06/2021	En numéraire, sans prime d'émission, réservée à la Ville de Charbonnières-les-Bains, Le Bourget-du-Lac, Loriol-sur-Drôme, Saint-Pierre-de-Chartreuse, Villeurbanne et Voiron	Ville de Charbonnières-les-Bains : 600 actions, soit 6 000 €
CA 07/06/2021	Ouverture d'une augmentation de capital de 100 000 €	Condition suspensive : cession à titre gratuit des droits préférentiels de souscription	Ville du Bourget-du-Lac : 600 actions, soit 6 000 € Ville de Loriol-sur-Drôme : 700 actions, soit 7 000 € Ville de Saint-Pierre-de-Chartreuse : 100 actions, soit 1 000 € Ville de Villeurbanne : 5 000 actions, soit 50 000 € Ville de Voiron : 2 100 actions, soit 21 000 € TOTAL : 9 100 actions, soit 91 000 €

CA 08/02/2021	Réussite de l'augmentation de capital ouverte le 30/11/2020	En numéraire, sans prime d'émission, réservée à la Métropole de Lyon, la Ville de Lyon, et la Ville de Thoiry Condition suspensive : cession à titre gratuit des droits préférentiels de souscription	Métropole de Lyon : 5000 actions soit 50 000 € Ville de Lyon : 5000 actions soit 50 000 € Ville de Thoiry : 700 actions soit 7000 actions TOTAL : 10 700 actions soit 107 000 €
----------------------	---	--	--

3. Changements intervenus au cours de l'exercice

L'assemblée spéciale a connu un changement le 06/04/2023 par la désignation de Gilbert BONNET en qualité de représentant de la Ville de Pont-de-Claix.

La commission d'appels d'offres a connu un changement le 06/04/2023 par la désignation de Monsieur Pascal BOUDIER en qualité de représentant de la Ville d'Eybens.

Le Comité des Engagements et des Investissements C.E.I. a connu un changement le 06/04/2023 par la désignation de l'ADEME représentée par Monsieur Loïc LE QUILLEUC et d'AURA-EE représentée par Monsieur Laurent CHANUSSOT, tous deux membres consultants.

L'assemblée générale a connu un changement le 06/04/2023 par la désignation de Monsieur KOVACS en qualité de représentant de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Les règlements de l'assemblée spéciale et du conseil d'administration n'ont pas été modifiés en 2023.

Les statuts n'ont pas été modifiés en 2023.

Un livret de gouvernance qui synthétise le fonctionnement des instances de la Société est régulièrement mis à jour et communiqué aux nouveaux actionnaires.

VI. BILAN DE GOUVERNANCE

Le « Rapport des mandataires » doit recenser la participation des élus aux instances de gouvernance de la Société.

1. Réunions du conseil d'administration

Actionnaires	Représentants au Conseil d'Administration	06/04/2023			20/09/2023			20/12/2023		
		Présent	Pouvoir	Absent	Présent	Pouvoir	Absent	Présent	Pouvoir	Absent
Région Auvergne Rhône-Alpes	Monsieur Eric FOURNIER (Président du C.A.)	X			X			X		
Région Auvergne Rhône-Alpes	Madame Sophie BLACHERE	X			X			X		
Région Auvergne Rhône-Alpes	Monsieur François CHEMIN	X			X			X		
Région Auvergne Rhône-Alpes	Madame Michèle CEDRIN	X			X					X
Région Auvergne Rhône-Alpes	Monsieur Xavier ODO			X			X			X
Région Auvergne Rhône-Alpes	Madame Albane COLIN			X	X			X		
Région Auvergne Rhône-Alpes	Monsieur Yannick LUCOT		X			X				X
Région Auvergne Rhône-Alpes	Madame Catherine STARON	X			X			X		
Assemblée Spéciale - Président (Grenoble)	Monsieur Vincent FRISTOT	X			X			X		
Assemblée Spéciale - Vice-Président (Roanne)	Monsieur Christian DORANGE	X					X	X		
Ville d'Annecy	Monsieur Benjamin MARIAS			X	X			X		
Ville de Bourg-en-Bresse	Madame Charline LIOTIER	X			X			X		
		8	1	3	9	1	2	9	0	3

2. Réunions de l'assemblée spéciale

Actionnaires	Représentants à l'assemblée spéciale	06/04/2023			19/09/2023			19/12/2023		
		Présent	Pouvoir	Absent	Présent	Pouvoir	Absent	Présent	Pouvoir	Absent
Ville de Grenoble (Président de l'A.S.)	Monsieur Vincent FRISTOT	X			X			X		
Ville de Roanne (Vice-Président de l'A.S.)	Monsieur Christian DORANGE	X			X			X		
Département du Puy-de-Dôme	Monsieur Jean-Paul CUZIN		X			X				X
Grand Lyon	Monsieur Jean-Claude RAY			X			X			X
S.I.E.L.	Monsieur Marc CHAVANNE			X		X				X
Ville d'Aix-les-Bains	Madame Marie-Pierre MONTORO-SADOUX			X			X			X
Ville d'Albertville	Madame Karine MARTINATO		X			X			X	
Ville d'Ambérieu-en-Bugey	Monsieur Christian de BOISSIEU			X			X			X
Ville d'Annemasse	Monsieur Nicolas LEBEAU-GUILLOT			X			X			X
Ville de Caluire-et-Cuire	Monsieur Côme TOLLET			X	X				X	
Ville de Corbas	Monsieur Christophe MALMAZET	X			X					X
Ville de Charbonnières-les-Bains	Monsieur Eric HORRIOT			X	X				X	
Ville d'Eybens	Monsieur Pascal BOUDIER	X				X		X		
Ville de Gières	Monsieur Frédéric DELFORGES			X			X			X
Ville de Grigny	Madame Victoria MARI			X	X			X		
Ville de Le Bourget-du-Lac	Monsieur Michel MOMMESSIN			X			X	X		
Ville de La Motte-Servolex	Monsieur Luc BERTHOUD			X	X					X
Ville de Le Pont-de-Claix	Monsieur Gilbert BONNET		X		X					X
Ville de Lorioi-sur-Drôme	Monsieur Claude AURIAS			X			X	X		
Ville de Lyon	Monsieur Sylvain GODINOT		X			X			X	
Ville de Megève	Monsieur Christophe BOUGAULT-GROSSET			X			X			X
Ville de Meyzieu	Monsieur Manuel TRARIEUX	X			X			X		
Ville de Montmélan	Monsieur Yves PAVILLET			X			X			X
Ville de Passy	Madame Christèle REBET			X		X				X
Ville de Rillieux-la-Pape	Monsieur Philippe DE LA CRUZ			X	X					X
Ville de Saint-Fons	Monsieur Thibaut CASTERS			X			X	X		
Ville de Saint-Pierre-de-Chartreuse	Monsieur Eric DAVIAUD			X			X			X
Ville de Saint-Priest	Monsieur Alain BERLIOZ-CURLET			X		X		X		
Ville de Thoiry	Madame Muriel BENIER		X			X			X	
Ville de Valsertône	Monsieur Mourad BELLAMMOU			X			X			X
Ville de Villeurbanne	Monsieur Antoine COLLIAT	X				X		X		
Ville de Voiron	Monsieur Anthony MOREAU			X			X			X
		6	5	21	10	9	13	10	5	17

3. Réunions de l'assemblée générale

Actionnaires	Représentants à l'assemblée générale	06/07/2023			
		Présent	Pouvoir	Absent	Vote à distance
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Monsieur Thierry KOVACS	X			
Département du Puy-de-Dôme	Monsieur Jean-Paul CUZIN			X	
Grand Lyon	Monsieur Jean-Claude RAY	X			
S.I.E.L.	Monsieur Marc CHAVANNE			X	
Ville d'Aix-les-Bains	Madame Marie-Pierre MONTORO-SADOUX			X	
Ville d'Albertville	Madame Karine MARTINATO			X	
Ville d'Ambérieu-en-Bugey	Monsieur Christian de BOISSIEU			X	
Ville d'Anecy	Monsieur Benjamin MARIAS		X		
Ville d'Annemasse	Monsieur Nicolas LEBEAU-GUILLOT			X	
Ville de Bourg-en-Bresse	Madame Charline LOTIER	X			
Ville de Caluire-et-Cuire	Monsieur Côme TOLLET			X	
Ville de Charbonnières-les-Bains	Monsieur Eric HORRIOT			X	
Ville de Corbas	Monsieur Christophe MALMAZET		X		
Ville d'Eybens	Monsieur Pascal BOUDIER	X			
Ville de Gières	Monsieur Frédéric DELFORGES			X	
Ville de Grenoble (Président de l'A.S.)	Monsieur Vincent FRISTOT		X		
Ville de Grigny	Madame Victoria MARI		X		
Ville de Le Bourget-du-Lac	Monsieur Michel MOMMESSIN			X	
Ville de La Motte-Servolex	Monsieur Luc BERTHOUD			X	
Ville de Le Pont-de-Claix	Monsieur Gilbert BONNET		X		
Ville de Loriol-sur-Drôme	Monsieur Claude AURIAS			X	
Ville de Lyon	Monsieur Sylvain GODINOT		X		
Ville de Megève	Monsieur Christophe BOUGAULT-GROSSET		X		
Ville de Meyzieu	Monsieur Manuel TRARIEUX			X	
Ville de Montmélián	Monsieur Yves PAVILLET			X	
Ville de Passy	Madame Christèle REBET			X	
Ville de Rillieux-la-Pape	Monsieur Philippe DE LA CRUZ			X	
Ville de Roanne (Vice-Président de l'A.S.)	Monsieur Christian DORANGE			X	
Ville de Saint-Fons	Monsieur Thibaut CASTERS			X	
Ville de Saint-Pierre-de-Chartreuse	Monsieur Eric DAVIAUD			X	
Ville de Saint-Priest	Monsieur Alain BERLIOZ-CURLET		X		
Ville de Thoiry	Madame Muriel BENIER			X	
Ville de Valsenhône	Monsieur Mourad BELLAMMOU		X		
Ville de Villeurbanne	Monsieur Antoine COLLAT	X			
Ville de Voiron	Monsieur Anthony MOREAU			X	

4. Décisions du Comité d'Engagements et des Investissements sur 3 ans

Date	Orientations stratégiques
21/04/2021	<p>Evolution des besoins des collectivités :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des rénovations énergétiques pures vers des rénovations énergétiques globales incluant des améliorations fonctionnelles ; part des travaux intérieurs de finition plus significative ; nombreux projets avec extension ; hausse des coûts de travaux globaux. <p>➔ Accord de principe pour engager les projets dont la surface utile finale nouvellement construite est inférieure à 30% de la surface utile finale du projet. Au-delà, le C.E.I. devra donner son accord avant la signature du mandat ou du MPGP.</p>

08/12/2022	<p>Evolution des besoins des collectivités : ombrières photovoltaïques</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sollicitation de la Région Auvergne-Rhône-Alpes visant à réaliser des ombrières photovoltaïques pour couvrir des parkings de lycées ou des préaux à créer dans les cours de lycées. Création d'ouvrages spécifiques visant à créer des espaces ombragés et à déployer des installations photovoltaïques rapidement. - Rôle de la SPL : Traiter la rénovation énergétique mais également mettre en œuvre les actions pour diminuer les charges énergétiques des collectivités. <p>➔ Accord pour que la SPL OSER puisse engager des opérations consistant à créer des structures type ombrières et préaux photovoltaïques sur le patrimoine des actionnaires dans le cadre d'un mandat de maîtrise d'ouvrage, le financement étant assuré par la collectivité locale concernée.</p>
20/12/2023	<p>Stratégie de comparaison du « coût de la rénovation énergétique » vs « coût du neuf ».</p> <p>Une comparaison au prix du neuf est souvent souhaitée par les élus avant de prendre la décision d'une rénovation énergétique.</p> <p>➔ Accord pour que la SPL OSER puisse mettre les moyens humains nécessaires pour solliciter l'ensemble des collectivités actionnaires. Le bilan financier doit s'accompagner également d'un bilan carbone</p>

5. Informations sur la rémunération et la durée du mandat des représentants de la collectivité ou du groupement actionnaire, mandataires sociaux

Conformément à l'article 22 des statuts, les administrateurs ne sont pas rémunérés.

Selon le même article, le Conseil d'Administration du 19/07/2022 (point n°4) a fixé la rémunération du Directeur général au titre de ce mandat à hauteur de 10 K€ par an. Le Conseil d'Administration d'approbation des comptes 2024 marquera la fin de ce mandat.

6. Principaux risques et contrôles dont fait l'objet la société

a - Principaux risques et incertitudes

Les principaux risques et incertitudes auxquels la société est confrontée sont les suivants :

- Risque quant aux pics ou baisses d'activité engendrant soit des difficultés à répondre à toutes les demandes des collectivités soit à assurer un plan de charge régulier des équipes opérationnelles.
- Risque quant aux capacités des collectivités à financer les projets de rénovation de leurs bâtiments publics, risque accru en cas de période de forte inflation.
- Risque d'allongement des opérations en cas d'évènements qui conduiraient à des mesures de ralentissement, ou des retards de fourniture de matériaux, ou des hausses de coûts.

- Risque en cas de retard de paiement des avances de fonds en mandat de maîtrise d'ouvrage, notamment si les retards se cumulent sur plusieurs opérations.

b - Contrôle interne

La SPL OSER renforce régulièrement ses procédures de contrôle interne.

c - Contrôles externes

Le tableau récapitule les contrôles exercés au cours de l'exercice écoulé :

CONTROLE	DATE
CHAMBRE REGIONALE DES COMPTES	2023 : en cours
SERVICES FISCAUX	N/A
INSPECTION GENERALE DES FINANCES	N/A
URSSAF	2018-2021
AUTRES : ...	

7. Contrôle analogue

a - Contexte

La relation in house est un mode de relation contractuel qui permet à un pouvoir adjudicateur, c'est-à-dire une collectivité, de confier régulièrement une mission à un organisme dédié, sans être tenu de respecter les règles de publicité et de mise en concurrence imposées par la réglementation européenne.

La relation in house, pour être reconnue, doit respecter deux conditions cumulatives. La première est celle du contrôle analogue. Le contrôle exercé par la collectivité sur l'organisme dédié doit être comparable à celui qu'il exerce sur ses propres services. La seconde est celle de l'activité qui doit être essentiellement consacrée à ce pouvoir adjudicateur.

La jurisprudence reconnaît l'existence présumée d'un contrôle analogue lorsque l'organisme in house est détenu à 100% par un ou plusieurs pouvoirs adjudicateurs.

Pour que le contrôle soit réel, il convient par un mode de gouvernance approprié, que l'organisme n'ait aucune autonomie d'une part, qu'il n'y ait aucune participation privée dans le capital.

b - Capitaux propres

La SPL OSER est constituée de capitaux propres publics uniquement, et cela depuis sa création. La SPL OSER est détenue actuellement par 35 actionnaires : la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Département du Puy-de-Dôme, la Métropole du Grand Lyon, 31 Villes et 1 syndicat d'énergie (SIEL 42). La SPL OSER ne détient donc pas de capitaux privés.

c - Gouvernance

S'agissant de la gouvernance de la SPL OSER, il convient d'observer le lien institutionnel qui est entretenu avec les collectivités.

Les actionnaires ont fait le choix de scinder le rôle de la présidence et de la direction générale afin de garantir un niveau de contrôle plus fort. Il existe un Conseil d'Administration, une Assemblée Spéciale, un Comité d'Engagements et des Investissements, une Commission d'Appels d'Offres et les Assemblées Générales. A ces différents organes de direction s'ajoutent un cadre juridique défini par les lois en vigueur, les statuts, le règlement intérieur, le règlement de l'Assemblée Spéciale, le pacte d'actionnaires.

d - L'Assemblée Spéciale (A.S.)

Chaque Conseil d'administration est précédé d'une Assemblée spéciale à laquelle sont invitées toutes les collectivités non directement représentées au Conseil d'administration.

Tous les sujets relatifs au fonctionnement de la société sont expliqués aux élus (comptes annuels, évolution des ressources humaines, décisions relatives à l'entrée de nouveaux actionnaires...) de même que les sujets techniques spécifiques aux marchés globaux de performance (mécanismes d'engagement de performance, clauses de pénalisation ou d'intéressement...).

Les séances font l'objet d'un compte-rendu d'avancement des projets que ce soit en phase amont (études, audits énergétiques), en phase contractualisation (passation des marchés globaux de performance), en phase conception réalisation des travaux.

Des présentations synthétiques d'une ou plusieurs opérations en cours sont effectuées périodiquement au stade du lancement ou à différents stades dont celui de la livraison des travaux.

Ces séances spécifiques de l'Assemblée Spéciale permettent aux élus de se prononcer sur la pertinence des actions engagées par la société, actions qu'ils constatent par ailleurs au sein de leur collectivité, les élus étant majoritairement des élus de communes, dont certains sont également proches des opérations de par leur mandat dans leur collectivité.

Tous les sujets qui sont à l'ordre du jour du Conseil d'Administration font l'objet d'une présentation par le Président de séance (Président ou Vice-Président de l'Assemblée Spéciale) et du directeur général et directeur technique, et selon cas du responsable administratif et financier, ce qui permet à chaque élu de poser des questions et de contrôler l'activité de la Société conjointement avec les autres élus.

Sur chaque sujet nécessitant une délibération au Conseil d'administration, l'Assemblée Spéciale délibère et donne pouvoir au Président de séance de représenter l'Assemblée au Conseil d'administration.

Par ailleurs, tous les sujets qui concernent directement l'Assemblée Spéciale (élection d'un nouveau Président ou Vice-Président, changement de la composition de l'Assemblée Spéciale...) font l'objet d'une délibération de l'Assemblée Spéciale, puis d'une information au Conseil d'Administration.

La position de l'Assemblée Spéciale est retranscrite au sein des débats du Conseil d'Administration. Afin de renforcer le contrôle analogue, l'ensemble des actionnaires non représentés directement au Conseil d'Administration y sont invités et peuvent participer au Conseil d'Administration en qualité de censeur. Ils ont la faculté de participer aux débats et d'exposer leurs points de vue.

e - Le Conseil d'Administration (C.A.)

Tous les élus (Administrateurs et Censeurs) sont convoqués au Conseil d'Administration.

Le Président du Conseil d'Administration mène les échanges et les débats. Il donne la parole pour l'exposé au Directeur Général qui sollicite le cas échéant les participants salariés de la SPL pour des explications spécifiques. Le Président sollicite l'expression des élus présents et chacun peut s'exprimer à son tour. A l'issue des échanges, lorsque le sujet concerné nécessite une délibération, le Président procède au vote par les administrateurs présents, dont les représentants de l'Assemblée Spéciale.

Tous les sujets nécessitant une délibération du Conseil d'Administration ont auparavant été présentés à l'Assemblée Spéciale et ont fait l'objet d'une délibération de cette dernière.

A la création, les administrateurs étaient de 9 : 8 représentaient la Région Rhône-Alpes et 1 représentait l'assemblée spéciale (représentée par la Ville de Bourg-en-Bresse).

A compter du 10 avril 2015, suite à l'entrée au capital de la Ville d'Annecy, le nombre d'administrateurs évolue au nombre de 10 : 8 représentaient la Région Rhône-Alpes, 1 représentait la Ville de Bourg-en-Bresse et 1 représentait l'assemblée spéciale (Ville d'Annecy).

A compter du 26 novembre 2015, suite à des augmentations de capital, le nombre d'administrateurs évolue au nombre de 11 : 8 représentaient la Région Rhône-Alpes, 1 représentait la Ville de Bourg-en-Bresse, 1 représentait la Ville d'Annecy, et 1 représentait l'Assemblée Spéciale (Ville de Grigny).

A compter du 26 mars 2018, suite à des augmentations de capital, le nombre d'administrateurs évolue au nombre de 12 : 8 représentaient la Région Auvergne-Rhône-Alpes, 1 représentait la Ville de Bourg-en-Bresse, 1 représentait la Ville d'Annecy, et 2 représentaient l'Assemblée Spéciale (Ville de Grigny et Ville de Grenoble).

A compter du 4 avril 2022, suite aux élections régionales, Monsieur ODO, Maire représentant la Ville de Grigny à l'Assemblée Spéciale et Vice-Président de cette assemblée, a été nommé administrateur par la Région Auvergne-Rhône-Alpes en sa qualité de conseiller régional. Afin d'éviter toutes incompatibilités entre les fonctions de censeur et d'administrateur, la Ville de Roanne représente désormais l'Assemblée Spéciale en qualité de Vice-Président.

f - Le Comité d'Engagements et des Investissements (C.E.I.)

Le Comité a pour rôle principal d'émettre un avis relatif aux projets stratégiques à mettre en œuvre par la société.

Les administrateurs et les censeurs (membres de l'Assemblée Spéciale) sont membres délibérants de droit du Comité d'Engagement et d'Investissement. Plusieurs membres, parmi des personnes qualifiées, participent au Comité avec voix consultative et apportent leurs contributions aux débats. Il s'agit de représentants d'organismes publics. Trois membres non délibérants étaient très peu présents lors de la tenue des séances. Lors du renouvellement des membres du C.E.I., faute de réponse par ces trois organismes, il a été acté de restreindre le nombre de membres extérieurs non délibérants au nombre de deux : AURA-EE et l'ADEME.

Les Censeurs peuvent s'exprimer au nom de la collectivité qu'ils représentent.

Les votes relatifs aux avis du Comité d'Engagement et d'Investissement concernent tous les élus (Censeurs et Administrateurs), chacun ayant le même poids sur les avis rendus par le Comité.

Après les avis du Comité, favorable ou défavorable, les élus doivent s'engager à respecter l'avis collectif du Comité dans les décisions à prendre lors des délibérations du Conseil d'Administration.

Le Comité d'Engagements et des Investissements permet ainsi de renforcer la notion de contrôle analogue.

g - La Commission d'Appels d'Offre (C.A.O.)

La commission d'appels d'offres de la SPL OSER est un organe qui donne un avis collectif sur les marchés conclus par la société pour ses besoins propres pour lesquels les seuils sont dépassés. Cela permet aux collectivités de choisir un prestataire parmi d'autres lors d'une mise en concurrence.

3 membres titulaires sont désignés par le Conseil d'Administration et ont une voix délibérative. Il existe également 5 membres suppléants.

Afin de souligner le rôle de l'Assemblée Spéciale, le premier membre titulaire est un de ses représentants (son Président), le second est un représentant d'une collectivité membre de l'Assemblée Spéciale, et le troisième est un administrateur représentant l'actionnaire majoritaire.

h - Les Assemblées Générales

Le représentant de l'actionnaire majoritaire, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et tous les élus des autres collectivités actionnaires sont invités aux Assemblées Générales. Le Président de la SPL préside les Assemblées Générales.

Les élus présents, Administrateurs et Censeurs, peuvent s'exprimer sur tous les sujets.

Les résolutions sont votées et généralement adoptées en tenant compte des pouvoirs remis par les élus.

Les Assemblées Générales sont tenues de manière ordinaire généralement pour les sujets liés à l'arrêté des comptes, et de manière extraordinaire lorsqu'il s'agit de modifier les statuts ou de délibérer en faveur d'une résolution permettant la délégation de compétences des augmentations de capital au Conseil d'Administration.

i - Le pacte d'actionnaires

VI.7.i.1. Spécificités du pacte d'actionnaires

Le pacte d'actionnaires permet de répondre aux objectifs suivants :

- Renforcer l'engagement des collectivités dans la Société.
- En Complément des Statuts, fixer les règles de fonctionnement et de gestion de la Société.
- Renforcer le contrôle exercé sur la société. L'article 3 prévoit en effet que les actionnaires non représentés directement au Conseil d'Administration peuvent participer à ce Conseil en qualité de censeur.
- Définir les modalités d'exercice de la direction à savoir la dissociation des fonctions de Président et de Directeur Général.
- Définir les objectifs stratégiques portant sur une qualité ambitieuse d'opérations de rénovation énergétique.

- Prévoir les modalités d'entrées au capital de toute nouvelle collectivité souhaitant engager des opérations de rénovations énergétiques.
- Fixer les modalités de financement en « tiers investissement » (pour mémoire montage en BEA abonné)

VI.7.i.2. Pacte d'actionnaires : Historique et durée

Pour mémoire, les statuts dans leur premier article mentionnent que la SPL est régie par différentes sources de droits mais aussi par tout règlement intérieur qui viendrait les compléter. A noter que le règlement intérieur cite également le pacte d'actionnaires.

Le pacte d'actionnaires a été créé par les 11 actionnaires fondateurs.

Il a été modifié par voie d'avenant le 30 septembre 2015.

Le Pacte conclu à l'origine pour une durée de dix ans a fait l'objet d'une reconduction en 2023 après un allègement administratif.

j - Activité

La SPL OSER n'exerce son activité que pour ses actionnaires publics avec une double limite : le territoire des actionnaires et la rénovation énergétique de leur patrimoine public.

L'activité prévue à l'origine de la création de la SPL était basée sur des Baux Emphytéotiques Administratifs avec la particularité liée au tiers financement. Avec la réforme de la commande publique, la SPL a dû s'adapter pour répondre aux besoins des actionnaires. Elle intervient désormais dans le cadre de mandats de maîtrise d'ouvrage. Par ces mandats, la SPL OSER agit au nom et pour le compte de la collectivité concernée.

S'agissant des marchés contractés avec les collectivités, l'ensemble des contrats repose sur un marché type qui a été amélioré progressivement au cours des années pour tenir compte des retours d'expériences liés au marchés globaux de performance énergétique.

Les prestations de la SPL sont évaluées sur la base de coûts jours qui sont identiques pour toutes les collectivités. Les coûts jours sont présentés à l'Assemblée Spéciale puis au Conseil d'Administration en vue d'une délibération. Les coûts jours sont réévalués périodiquement, puis mis en place pour les nouveaux contrats.

Depuis sa création, les actionnaires avec lesquelles aucun contrat n'a été signé quel que soit la nature sont les actionnaires suivants :

- SIEL 42, actionnaire fondateur :

Deux actionnaires historiques de 2013 ont quitté la SPL : après que la Société a réalisé des audits pour les Villes de Romans-sur-Isère et de Chambéry, ces collectivités ont exprimé leur volonté de ne pas donner suite. Plusieurs années après les audits, une réduction de capital a été opérée afin de permettre leur sortie du capital de la SPL OSER.

VII. ANNEXES

Annexe 1 – Frises chronologiques : Année écoulée & perspective de l'année en cours

Annexe 2 – Travaux en cours dans l'année écoulée

Annexe 3 – Comptes annuels

Annexe 1 - Frises chronologiques : Année écoulée & perspective de l'année en cours



Livraison des travaux de rénovation énergétique de l'école et du gymnase Vallier à Grenoble(38)



Livraison des travaux de rénovation énergétique du centre administratif Paul Pillet à Roanne (42)



Livraison des travaux de rénovation énergétique du centre petite enfance à Annemasse (74)



Livraison des travaux de rénovation énergétique du gymnase Coubertin et de l'école Pergaud à La-Motte-Servolex (73)



Signature du mandat de maîtrise d'ouvrage du lycée Auguste Bouvet à Romans sur Isère (26) pour la Région



Signature du mandat de maîtrise d'ouvrage du Lycée du Grand Arc à Albertville (73) pour la Région



Signature du mandat de maîtrise d'ouvrage du collège Teilhard de Chardin à Chamalières pour le Département du Puy-de-Dôme



Assemblée Spéciale et Conseil d'Administration



Assemblée Générale Ordinaire et Extraordinaire



Signature du mandat de maîtrise d'ouvrage de restructuration et rénovation énergétique de l'ex collège Lassagne à Caluire et Cuire (69)



Signature du mandat de maîtrise d'ouvrage de la Halle des sports Parpillon et boulodrome à La Motte Servolex (73)



Attribution du Marché de la rénovation énergétique des gymnases Malherbe et Jouhaux à Grenoble (38)



Signature du mandat de maîtrise d'ouvrage du Groupe scolaire Ferdinand Buisson pour la Ville de Grenoble (38)



10 ans de la SPL OSER



Attribution du Marché de la rénovation énergétique du collège Frédéric Mistral à Feyzin, pour le Grand Lyon



Attribution du Marché de la rénovation énergétique des écoles élémentaire et maternelle, salle des fêtes, chaufferie bois et réseau de chaleur du centre Bourg à Eybens (38)



Attribution du Marché de la rénovation énergétique des groupes scolaires et gymnases Jean Moulin et Léon Jouhaux à Villeurbanne (69)



Assemblée Spéciale et Conseil d'Administration



Lancement des travaux de rénovation énergétique du Collège Boris VIAN à Saint-Priest pour le Grand Lyon



Lancement des travaux de rénovation énergétique des groupes scolaires Diderot + Gêmeaux + ensemble Dolet Boileau pour la Ville de Lyon



Lancement des travaux de rénovation énergétique du groupe scolaire du Val des Roses à Albertville (73)



Assemblée Spéciale et Conseil d'Administration



Signature du mandat de maîtrise d'ouvrage du centre culturel le Polaris à Corbas (69)



Attribution du Marché de la rénovation énergétique du groupe scolaire des Pommaries à Annecy (74)



Lancement des travaux de rénovation énergétique des gymnases Malherbe et Jouhaux à Grenoble(38)





Lancement des travaux de rénovation énergétique des groupes scolaire et gymnases Jean Moulin et Léon Jouhaux à Villeurbanne (69)



Signature du mandat de maîtrise d'ouvrage du collège Anatole France à Gerzat (83) pour le Département du Puy-de-Dôme

Signature du mandat de maîtrise d'ouvrage du groupe scolaire du vallon à Annecy (74)

Assemblée Spéciale et Conseil d'Administration

Lancement des travaux de rénovation énergétique du groupe scolaire des Pommaries à Annecy (74)



Lancement des travaux de rénovation énergétique du collège Frédéric Mistral à Feyzin (69), pour le Grand Lyon



Assemblée Générale Ordinaire et Extraordinaire

Attribution du Marché de la rénovation énergétique du collège Teilhard de Chardin à Chamalières (83) pour le Département du Puy-de-Dôme

Attribution du Marché de la rénovation énergétique du lycée Auguste Bouvet à Romans sur Isère (26) pour la Région

Attribution du Marché de la rénovation énergétique du bâtiment Le Polaris à Corbas (69)

Attribution du Marché de la rénovation énergétique du lycée du Grand Arc à Albertville (73) pour la Région

Signature du mandat de maîtrise d'ouvrage du gymnase Michel Favier à Grigny (69)

Janvier

Février

Mars

Avril

Mai

Juin

Juillet

Août

Septembre

Octobre

Novembre

Décembre

Lancement des travaux de rénovation énergétique des écoles élémentaire et maternelle, salle des fêtes, chaufferie et bois et réseau de chaleur du centre Bourg à Eybens (38)



Attribution du Marché de la rénovation énergétique du groupe scolaire Ferdinand Buisson à Grenoble (38)

Attribution du Marché de la rénovation énergétique du groupes scolaire Daudet et Peloux à Bourg-en-Bresse (01)

Attribution du Marché de la reconstruction et rénovation énergétique de l'ex collège Lassagne à Caluire et Cuire (69)

Attribution du Marché de la rénovation énergétique de la halle des sports Parpillon et boulodrome à La Motte Servolex (73)

Attribution du Marché de la rénovation énergétique de la maison des trois espaces / Crèche, maternelle, élémentaire à Saint-Fons (69)

Livraison des travaux de rénovation énergétique du groupe scolaire Jarrin et Ecoles de Brou à Bourg-en-Bresse (01)



Livraison des travaux de rénovation énergétique du groupe scolaire les Gémeaux à Lyon (69)



Lancement des travaux de rénovation énergétique du bâtiment enseignement du lycée La Fayette à Clermont-Ferrand (83) pour la Région



Lancement des travaux préparatoires de l'ex collège Lassagne à Caluire et Cuire (69)

Lancement des travaux de rénovation énergétique du groupe scolaire Dolet Boileau pour la Ville de Lyon (69)



Livraison des travaux de rénovation énergétique de l'école élémentaire du Val des roses à Albertville (73)



Annexe 2 – Travaux en cours dans l'année écoulée



Groupe scolaire du Val des roses à Albertville

Objectif de réduction des consommations énergétiques de **40%**, y compris extensions - sans la part de production photovoltaïque



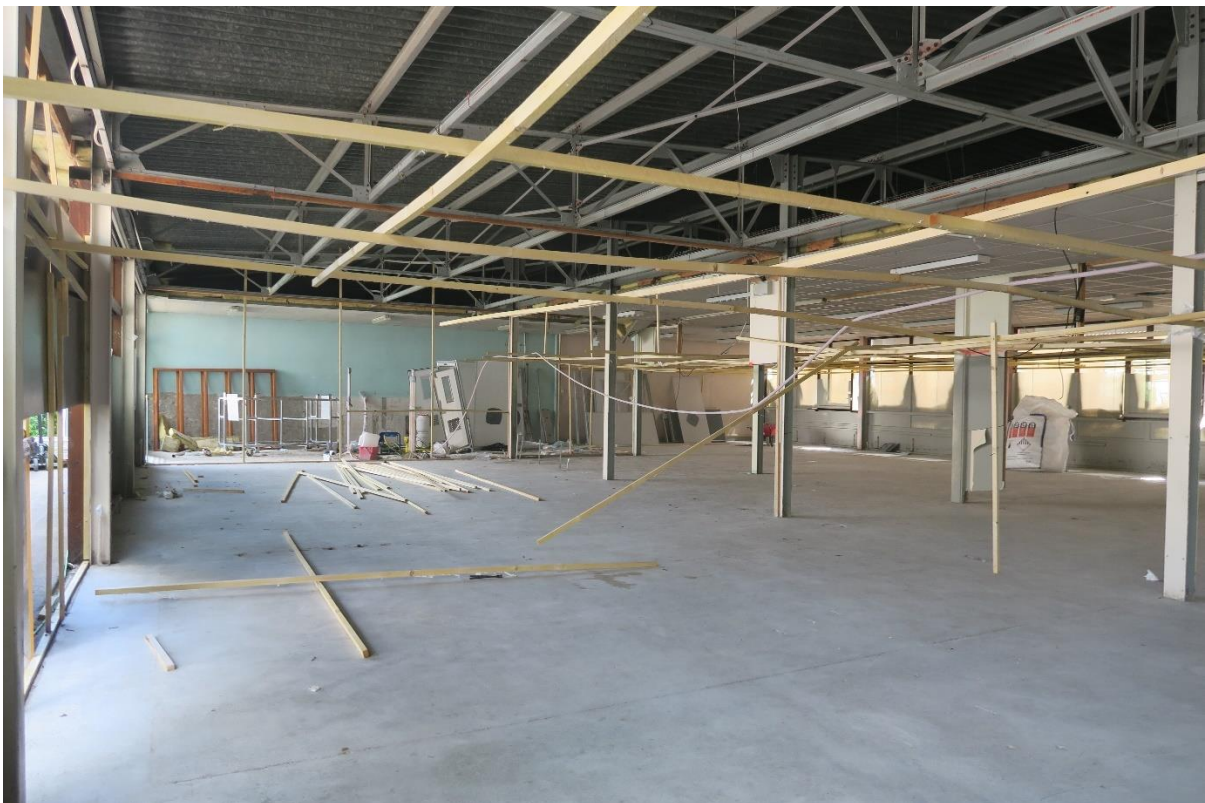
Maison Nelson Mandela et Petite enfance à Annemasse

Objectif de réduction des consommations d'électricité de **20%**



Groupe scolaire Jarrin, à Bourg-en-Bresse

Objectif de réduction des consommations d'énergie de **55 %**



Ecole maternelle de Brou à Bourg-en-Bresse

Objectif de réduction des consommations énergétiques de **28%**



Collège Boris Vian à Saint-Priest pour le Grand Lyon
Objectif de réduction des consommations énergétiques de **50%**



Gymnase Léon Jouhaux à Grenoble
Objectif de réduction des consommations énergétiques de **35%** - Hors part de l'installation photovoltaïque



Ecole pasteur à Grigny - Reconstruction de l'aile centrale -

Objectif de réduction des consommations énergétiques de **50%**, compris l'accroissement de surface



Ecole élémentaire Pergaud à La Motte Servolex

Objectif de réduction des consommations énergétiques de **40%**



Gymnase Coubertin à La Motte Servolex

Objectif de réduction des consommations énergétiques de **35%**



Groupe scolaire Diderot à Lyon

Objectif de réduction des consommations énergétiques de **55 %**



Groupe scolaire Gémeaux à Lyon

Objectif de réduction des consommations énergétiques de **50 %**

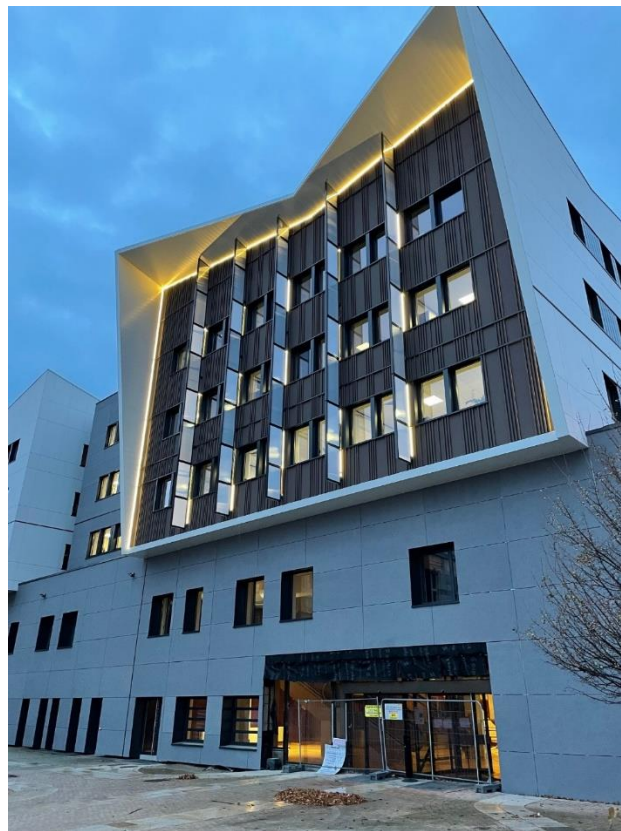


Internat du lycée La Fayette à Clermont-Ferrand / Région Auvergne-Rhône-Alpes

Objectif de réduction des consommations énergétiques de **15%** sur l'ensemble du site y compris les ateliers, l'imprimerie et la demi-pension (hors périmètre travaux)



Lycée Albert Triboulet à Romans-sur-Isère pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes
Objectif de réduction des consommations énergétiques de **41,2 %**



Bâtiment administratif Paul Pillet à Roanne
Objectif de réduction des consommations énergétiques de **53,4%**



Groupe scolaire Simone Signoret à Saint-Priest (rénovation et extension)

Objectif de réduction des consommations énergétiques de **30%** en ratio surfacique, compris les consommations liées aux extensions et démolitions reconstructions (gymnase, maternelle et élémentaire)

Annexe 3 – Comptes annuels

SPL EFFICACITE ENERGETIQUE

1 ESP FRANCOIS MITERRAND

CS 20033 LYON 2EME

69002 LYON

Dossier financier de l'exercice en Euros

Période du 01/01/2023 au 31/12/2023

Activité principale de l'entreprise : INGENIERIE

Nous vous présentons ci-après le dossier financier qui se décompose ainsi :

- Les comptes annuels

Fait à MONTBONNOT SAINT MARTIN

Le 16/02/2024

Emilie VOLLERIN

Expert-Comptable

Cabinet E-VECA

90 ALLEE PRE MAYEN

38330 MONTBONNOT SAINT MARTIN

06.30.57.52.33

COMPTES ANNUELS AU 31 DECEMBRE 2023

	Pages
- <i>Rapport de présentation</i>	1
 <i>COMPTES ANNUELS</i>	
- <i>Bilan actif-passif</i>	2 et 3
- <i>Compte de résultat</i>	4 et 5
- <i>Détail des comptes bilan actif passif</i>	6 à 9
- <i>Détail Compte de résultat</i>	10 à 13
- <i>Annexe</i>	14 à 22

Cabinet E-VECA

90 ALLEE PRE MAYEN

38330 MONTBONNOT SAINT MARTIN

06.30.57.52.33

RAPPORT DE PRESENTATION DES COMPTES ANNUELS

En notre qualité d'expert-comptable, nous avons effectué une mission de présentation des comptes annuels de l'entreprise

SPL EFFICACITE ENERGETIQUE
1 ESP FRANCOIS MITERRAND
CS 20033 LYON 2EME
69002 LYON

relatifs à l'exercice du 01/01/2023 au 31/12/2023.

Nos diligences ont été réalisées conformément à la norme professionnelle de l'Ordre des experts-comptables applicable à la mission de présentation des comptes qui ne constitue ni un audit ni un examen limité.

Les comptes annuels ci-joints se caractérisent par les données suivantes :

- Total du bilan,	1 63 549 983.40	Euros
- Chiffre d'affaires HT,	1 995 369.17	Euros
- Résultat net comptable,	177 181.52	Euros

Fait à MONTBONNOT SAINT MARTIN
Le 16/02/2024

Emilie VOLLERIN
Expert-Comptable



SPL EFFICACITE ENERGETIQUE
1 ESP FRANCOIS MITERRAND
CS 20033 LYON 2EME
69002 LYON



COMPTES ANNUELS

Cabinet E-VECA
90 ALLEE PRE MAYEN

38330 MONTBONNOT SAINT MARTIN

BILAN ACTIF

ACTIF		Exercice N 31/12/2023 12			Exercice N-1 31/12/2022 12	Ecart N / N-1	
		Brut	Amortissements et dépréciations (à déduire)	Net	Net	Euros	%
	Capital souscrit non appelé (I)						
ACTIF IMMOBILISÉ	Immobilisations incorporelles						
	Frais d'établissement						
	Frais de développement						
	Concessions, brevets et droits similaires						
	Fonds commercial (1)						
	Autres immobilisations incorporelles	68 125.79	62 215.60	5 910.19	4 838.19	1 072.00	22.16
	Avances et acomptes						
	Immobilisations corporelles						
	Terrains						
	Constructions						
	Installations techniques, matériel et outillage						
	Autres immobilisations corporelles	106 364.15	75 158.45	31 205.70	21 087.70	10 118.00	47.98
	Immobilisations en cours						
Avances et acomptes							
Immobilisations financières (2)							
Participations mises en équivalence							
Autres participations							
Créances rattachées à des participations							
Autres titres immobilisés							
Prêts							
Autres immobilisations financières	5 741.60		5 741.60	5 202.68	538.92	10.36	
	Total II	180 231.54	137 374.05	42 857.49	31 128.57	11 728.92	37.68
ACTIF CIRCULANT	Stocks et en cours						
	Matières premières, approvisionnements						
	En-cours de production de biens						
	En-cours de production de services						
	Produits intermédiaires et finis						
	Marchandises						
	Avances et acomptes versés sur commandes						
	Créances (3)						
	Clients et comptes rattachés	44 653 514.49		44 653 514.49	44 566 681.41	86 833.08	0.19
	Autres créances	103 005 086.95		103 005 086.95	68 816 068.84	34 189 018.11	49.68
Capital souscrit - appelé, non versé							
Valeurs mobilières de placement	2 785 060.11		2 785 060.11	2 785 060.11			
Disponibilités	13 042 240.09		13 042 240.09	11 851 409.97	1 190 830.12	10.05	
Charges constatées d'avance (3)	21 224.27		21 224.27	8 367.94	12 856.33	153.64	
	Total III	163 507 125.91		163 507 125.91	28 027 588.27	35 479 537.64	27.71
Comptes de Régularisation	Frais d'émission d'emprunt à étaler (IV)						
	Primes de remboursement des obligations (V)						
	Ecart de conversion actif (VI)						
	TOTAL GÉNÉRAL (I+II+III+IV+V+VI)	163 687 357.45	137 374.05	163 549 983.40	28 058 716.84	35 491 266.56	27.71

(1) Dont droit au bail

(2) Dont à moins d'un an 0.40-

(3) Dont à plus d'un an 36 201 955.00

BILAN PASSIF

PASSIF		Exercice N		Exercice N-1		Ecart N / N-1	
		31/12/2023	12	31/12/2022	12	Euros	%
CAPITAUX PROPRES	Capital (Dont versé : 11 105 090 Primes d'émission, de fusion, d'apport Ecart de réévaluation	11 105 050.00		11 105 050.00			
	Réserves						
	Réserve légale	33 438.48		30 887.36		2 551.12	8.26
	Réserves statutaires ou contractuelles						
	Réserves réglementées						
	Autres réserves	471 364.62		422 893.28		48 471.34	11.46
	Report à nouveau						
	Résultat de l'exercice (Bénéfice ou perte)	177 181.52		51 022.46		126 159.06	247.26
	Subventions d'investissement Provisions réglementées						
	Total I	11 787 034.62		11 609 853.10		177 181.52	1.53
AUTRES FONDS PROPRES	Produit des émissions de titres participatifs Avances conditionnées						
	Total II						
PROVISIONS	Provisions pour risques Provisions pour charges						
	Total III						
DETTES (1)	Dettes financières						
	Emprunts obligataires convertibles						
	Autres emprunts obligataires						
	Emprunts auprès d'établissements de crédit	26 653 226.40		28 390 697.22		1 737 470.82-	6.12-
	Concours bancaires courants			150.00		150.00-	100.00-
	Emprunts et dettes financières diverses						
	Avances et acomptes reçus sur commandes en cours						
Dettes d'exploitation							
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	3 707 324.51		6 343 661.08		2 636 336.57-	41.56-	
Dettes fiscales et sociales	6 720 090.16		6 981 909.85		261 819.69-	3.75-	
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés							
Autres dettes	114 552 395.30		74 647 174.37		39 905 220.93	53.46	
Comptes de Régularisation	Produits constatés d'avance (1)	129 912.41		85 271.22		44 641.19	52.35
	Total IV	151 762 948.781		16 448 863.74		35 314 085.04	30.33
	Ecart de conversion passif (V)						
	TOTAL GÉNÉRAL (I+II+III+IV+V)	163 549 983.401		128 058 716.84		35 491 266.56	27.71

(1) Dettes et produits constatés d'avance à moins d'un an

126 879 434.38 89 795 592.52

COMPTES DE RESULTAT

	Exercice N 31/12/2023 12			Exercice N-1 31/12/2022 12	Ecart N / N-1 *	
	France	Exportation	Total		Euros	%
Produits d'exploitation (1)						
Ventes de marchandises						
Production vendue de biens	578 483. 20		578 483. 20	625 541. 91	47 058. 71-	7. 52-
Production vendue de services	1 416 885. 97		1 416 885. 97	1 075 260. 63	341 625. 34	31. 77
Chiffre d'affaires NET	1 995 369. 17		1 995 369. 17	1 700 802. 54	294 566. 63	17. 32
Production stockée						
Production immobilisée						
Subventions d'exploitation			12 057. 85	5 333. 36	6 724. 49	126. 08
Reprises sur dépréciations, provisions (et amortissements), transferts de charges						
Autres produits			17. 75	897 647. 65	897 629. 90-	100. 00-
Total des Produits d'exploitation (I)			2 007 444. 77	2 603 783. 55	596 338. 78-	22. 90-
Charges d'exploitation (2)						
Achats de marchandises						
Variation de stock (marchandises)						
Achats de matières premières et autres approvisionnements						
Variation de stock (matières premières et autres approvisionnements)						
Autres achats et charges externes *			629 763. 29	656 623. 86	26 860. 57-	4. 09-
Impôts, taxes et versements assimilés			6 068. 20	5 336. 27	731. 93	13. 72
Salaires et traitements			917 329. 90	754 051. 75	163 278. 15	21. 65
Charges sociales			369 604. 14	302 213. 28	67 390. 86	22. 30
Dotations aux amortissements et dépréciations						
Sur immobilisations : dotations aux amortissements			16 011. 00	18 161. 21	2 150. 21-	11. 84-
Sur immobilisations : dotations aux dépréciations						
Sur actif circulant : dotations aux dépréciations						
Dotations aux provisions						
Autres charges			25. 12	903 429. 60	903 404. 48-	100. 00-
Total des Charges d'exploitation (II)			1 938 801. 65	2 639 815. 97	701 014. 32-	26. 56-
1 - Résultat d'exploitation (I-II)			68 643. 12	36 032. 42-	104 675. 54	290. 50
Quotes-parts de Résultat sur opération faites en commun						
Bénéfice attribué ou perte transférée (III)						
Perte supportée ou bénéfice transféré (IV)						

* Proratisation de l'écart en fonction du nombre de mois

(1) Dont produits afférents à des exercices antérieurs

(2) Dont charges afférentes à des exercices antérieurs

COMPTE DE RESULTAT

	Exercice N		Exercice N-1		Ecart N / N-1 *	
	31/12/2023	12	31/12/2022	12	Euros	%
Produits financiers						
Produits financiers de participations (3)						
Produits des autres valeurs mobilières et créances de l'actif immobilisé (3)						
Autres intérêts et produits assimilés (3)	110 937.92		77 883.02		33 054.90	42.44
Reprises sur dépréciations et provisions, transferts de charges	651 952.50		495 204.66		156 747.84	31.65
Différences positives de change						
Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement						
Total V	762 890.42		573 087.68		189 802.74	33.12
Charges financières						
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions						
Intérêts et charges assimilées (4)	619 156.90		485 126.80		134 030.10	27.63
Différences négatives de change						
Charges nettes sur cessions de valeurs mobilières de placement						
Total VI	619 156.90		485 126.80		134 030.10	27.63
2. Résultat financier (V-VI)	143 733.52		87 960.88		55 772.64	63.41
3. Résultat courant avant impôts (I-II+III-IV+V-VI)	212 376.64		51 928.46		160 448.18	308.98
Produits exceptionnels						
Produits exceptionnels sur opérations de gestion						
Produits exceptionnels sur opérations en capital	5 829.88				5 829.88	
Reprises sur dépréciations et provisions, transferts de charges						
Total VII	5 829.88				5 829.88	
Charges exceptionnelles						
Charges exceptionnelles sur opérations de gestion						
Charges exceptionnelles sur opérations en capital	1 000.00		906.00		94.00	10.38
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions						
Total VIII	1 000.00		906.00		94.00	10.38
4. Résultat exceptionnel (VII-VIII)	4 829.88		906.00		5 735.88	633.10
Participation des salariés aux résultats de l'entreprise (IX)						
Impôts sur les bénéfices (X)	40 025.00				40 025.00	
Total des produits (I+III+V+VII)	2 776 165.07		3 176 871.23		400 706.16	12.61
Total des charges (II+IV+VI+VIII+IX+X)	2 598 983.55		3 125 848.77		526 865.22	16.86
5. Bénéfice ou perte (total des produits - total des charges)	177 181.52		51 022.46		126 159.06	247.26

* Proratization de l'écart en fonction du nombre de mois

* Y compris : Redevance de crédit bail mobilier
: Redevance de crédit bail immobilier

(3) Dont produits concernant les entreprises liées

(4) Dont intérêts concernant les entreprises liées

DETAIL BILAN ACTIF

ACTIF	Exercice N 31/12/2023 12	Exercice N-1 31/12/2022 12	Ecart N / N-1	
			Euros	%
AUTRES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	5 910.19	4 838.19	1 072.00	22.16
20880000 AUTRES IMMOBILISATIONS	68 125.79	62 373.79	5 752.00	9.22
28088000 AMORT. AUTRES IMMOB. INCORP	62 215.60	57 535.60	4 680.00	8.13
AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES	31 205.70	21 087.70	10 118.00	47.98
21830000 MATÉRIEL DE BUREAU & INFORMATI	78 856.68	69 915.22	8 941.46	12.79
21840000 MOBILIER	11 354.72	12 335.32	980.60	7.95
21880000 AUTRES IMMOBILISATIONS	16 152.75	14 624.75	1 528.00	10.45
28183000 AMORT. MATÉRIEL DE BUREAU & IN	60 458.93	62 236.47	1 777.54	2.86
28184000 AMORT. MOBILIER	9 042.52	9 099.12	56.60	0.62
28188000 AMORT. AUTRES IMMOBILISATIONS	5 657.00	4 452.00	1 205.00	27.07
AUTRES IMMOBILISATIONS FINANCIERES	5 741.60	5 202.68	538.92	10.36
27500000 DÉPÔTS ET CAUTIONNEMENTS VERSÉ	5 741.60	5 202.68	538.92	10.36
Total II	42 857.49	31 128.57	11 728.92	37.68
CLIENTS ET COMPTES RATTACHES	44 653 514.49	44 566 681.41	86 833.08	0.19
41100000 COLLECTIF CLIENTS	6 204 487.25	4 107 592.43	2 096 894.82	51.05
41810000 CLIENTS - FACTURES À ÉTABLIR	90 343.00	21 192.00	69 151.00	326.31
41820000 CLIENTS - AUTRES B.E.A.	33 018.79	22 431.77	10 587.02	47.20
41840000 CLIENTS - B.E.A DONT K.RÉSIDUE	38 325 665.45	40 415 465.21	2 089 799.76	5.17
AUTRES CREANCES	103005086.95	68 816 068.84	34189018.11	49.68
40100000 COLLECTIF FOURNISSEURS	420.00		420.00	
43870000 ORGANISMES - PROD. À RECEVOIR	12 094.66	386.33	11 708.33	NS
44410000 ETAT-IMPÔT SUR LES SOCIÉTÉS		19 180.66	19 180.66	100.00
44562200 TVA DÉD. SUR IMMO À 20%		690.62	690.62	100.00
44566000 TVA DEDUCTIBLE SUR ABS		770.23	770.23	100.00
44585000 TVA NON ENCORE RÉCUPÉRABLE	32 553.45	17 217.68	15 335.77	89.07
44586000 TVA SUR FACTURES NON PARVENUES	231 421.71	246 811.78	15 390.07	6.24
44870000 ETATS - PROD. À RECEVOIR		616.00	616.00	100.00
46131000 MANDAT - BUDGET ÉTUDES	980 016.16	775 062.87	204 953.29	26.44
46133000 MANDAT - BUDGET TRAVAUX	96 227 439.21	63 784 526.52	32 442 912.69	50.86
46134200 MANDAT - BUDGET HONORAIRES	1 164 936.24	844 152.43	320 783.81	38.00
46137000 MANDAT - FRAIS DIVERS	2 483 849.39	1 969 579.40	514 269.99	26.11
46139200 MANDAT MAINTENANCE - P2 MAINT	1 076 426.20	688 057.51	388 368.69	56.44
46139300 MANDAT MAINTENANCE - P3 GER	360 768.64	196 872.20	163 896.44	83.25
46139500 MAINTENANCE MANDAT - P5 SENSIB	147 880.50	94 658.77	53 221.73	56.22
46139600 MANDAT MAINTENANCE - P6	285 047.59	175 851.44	109 196.15	62.10
46139800 MANDAT MAINTENANCE INTERESSEM	2 233.20	1 634.40	598.80	36.64
VALEURS MOBILIERES DE PLACEMENT	2 785 060.11	2 785 060.11		
50820400 BONS SOUSCRIPTION 1M€ 10A2.4	1 000 000.00	1 000 000.00		
50820500 BONS SOUSCRIPTION 750K€ 5A1.4	750 000.00	750 000.00		
50820600 BONS SOUSCRIPTION 1M€ 2 ANS	1 000 000.00	1 000 000.00		
50880000 INTERETS COURUS SUR OBLIGATION	35 060.11	35 060.11		
DISPONIBILITES	13 042 240.09	11 851 409.97	1 190 830.12	10.05
51200100 CE SPL OSER	6 071 263.34	6 513 730.08	442 466.74	6.79
51200200 CE DÉPÔT EN CAPITAL	181 849.07	62 000.00	119 849.07	193.30
51220200 CE RÉGION L. CLAUDEL	11 142.80	40 883.88	29 741.08	72.75
51240100 CE MONTMÉLIAN MÉDIATÈQUE	10 190.70		10 190.70	
51250100 C.A.T. 12*250K_0.80%ÉCH 01/02	3 000 000.00	3 000 000.00		
51250200 C.A.T. 10*250K_0.66%ÉCH 15/02	2 000 000.00	2 000 000.00		

DETAIL BILAN ACTIF

ACTIF	Exercice N 31/12/2023 12	Exercice N-1 31/12/2022 12	Ecart N / N-1	
			Euros	%
51250700 C.A.T. 15*100k€ verts progress	1 500 000.00		1 500 000.00	
51280100 CE GRIGNY JOLIOT CURIE	71 996.10	89 697.93	17 701.83-	19.73-
51870200 INTÉRÊTS COMPTE À TERME	195 798.08	145 098.08	50 700.00	34.94
CHARGES CONSTATEES D'AVANCE	21 224.27	8 367.94	12 856.33	153.64
48600000 CHARGES CONSTATÉES D'AVANCE	21 224.27	8 367.94	12 856.33	153.64
Total III	163507125.91	128027588.27	35479537.64	27.71
TOTAL GENERAL	163549983.40	128058716.84	35491266.56	27.71

DETAIL BILAN PASSIF

PASSIF	Exercice N 31/12/2023	12	Exercice N-1 31/12/2022	12	Ecart N / N-1	
					Euros	%
CAPITAL	11 105 050.00		11 105 050.00			
10130100 CAPITAL SOCIAL - ENTRANT	5 870 510.00		5 870 510.00			
10130200 CAPITAL SOCIAL - OPERATIONS	5 234 540.00		5 234 540.00			
RESERVE LEGALE	33 438.48		30 887.36		2 551.12	8.26
10611000 RÉSERVE LÉGALE	33 438.48		30 887.36		2 551.12	8.26
AUTRES RESERVES	471 364.62		422 893.28		48 471.34	11.46
10680000 AUTRES RÉSERVES	471 364.62		422 893.28		48 471.34	11.46
RESULTAT DE L'EXERCICE (Bénéfice ou perte)	177 181.52		51 022.46		126 159.06	247.26
SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT						
Total I	11 787 034.62		11 609 853.10		177 181.52	1.53
EMPRUNTS AUPRES D'ETABLISSEMENTS DE CREDIT	26 653 226.40		28 390 697.22		1 737 470.82-	6.12-
16410100 CE - CRAN GEVRIER - HÔTEL DE V	1 436 357.09		1 524 083.12		87 726.03-	5.76-
16410200 CE - BOURG-EN-BRESSE - BAUDIN	588 283.98		628 147.41		39 863.43-	6.35-
16410300 CE - BOURG-EN-BRESSE - ROBIN	552 288.91		589 713.23		37 424.32-	6.35-
16410400 CE - BOURG-EN-BRESSE - LES VEN	452 636.42		482 589.13		29 952.71-	6.21-
16410500 CE - RÉGION - L.CLAUDEL	714 796.42		760 997.36		46 200.94-	6.07-
16410600 CE - MONTMÉLIAN - MÉDIATHÈQUE	121 365.43		129 138.57		7 773.14-	6.02-
16410700 CE - GRIGNY - ECOLES JOLIOT CU	1 841 519.98		1 937 400.83		95 880.85-	4.95-
16420100 CDC - CRAN GEVRIER - HÔTEL DE	1 416 502.63		1 502 686.09		86 183.46-	5.74-
16420200 CDC - BOURG-EN-BRESSE - BAUDIN	586 622.39		625 427.41		38 805.02-	6.20-
16420300 CDC - BOURG-EN-BRESSE - ROBIN	550 729.00		587 159.68		36 430.68-	6.20-
16420400 CDC - BOURG-EN-BRESSE - LES VE	445 929.74		475 166.51		29 236.77-	6.15-
16420500 CDC - BOURG-EN-BRESSE - ST EXU	1 304 616.56		1 401 782.92		97 166.36-	6.93-
16420600 CDC - BOURG-EN-BRESSE - FAVIER	1 030 264.89		1 094 998.53		64 733.64-	5.91-
16420700 CDC - RÉGION - L.MONTGOLFIER	411 105.48		439 441.16		28 335.68-	6.45-
16420800 CDC - RÉGION - L.CLAUDEL	701 904.82		747 003.53		45 098.71-	6.04-
16420900 CDC - RÉGION - L.AMBLARD	628 235.91		668 621.94		40 386.03-	6.04-
16421000 CDC - RÉGION - L.LES CANUTS	2 437 995.47		2 596 377.36		158 381.89-	6.10-
16421100 CDC - RÉGION - L.A.PICASSO	2 178 125.41		2 323 064.20		144 938.79-	6.24-
16421200 CDC - RÉGION - L.S.WEIL	1 564 003.50		1 675 629.46		111 625.96-	6.66-
16421300 CDC - MONTMÉLIAN - MÉDIATHÈQUE	363 790.74		386 606.94		22 816.20-	5.90-
16421400 CDC - ANNECY - LES ROMAINS	2 097 411.33		2 240 451.97		143 040.64-	6.38-
16421500 CDC - GRIGNY - ECOLES JOLIOT C	926 931.02		992 983.14		66 052.12-	6.65-
16421600 CDC - RÉGION - L.LA PLÉIADE	1 611 182.40		1 714 307.88		103 125.48-	6.02-
16430100 BPI - RÉGION - L.MONTGOLFIER	415 860.80		444 927.95		29 067.15-	6.53-
16430200 BPI - RÉGION - L.LA PLÉIADE	1 635 529.59		1 741 318.26		105 788.67-	6.08-
16430300 BPI - RÉGION - L.AMBLARD	639 236.49		680 672.64		41 436.15-	6.09-
CONCOURS BANCAIRES COURANTS			150.00		150.00-	100.00-
51860000 FRAIS BANCAIRES À PAYER			150.00		150.00-	100.00-
DETTES FOURNISSEURS ET COMPTES RATTACHES	3 707 324.51		6 343 661.08		2 636 336.57-	41.56-
40100000 COLLECTIF FOURNISSEURS	2 316 044.16		4 363 102.20		2 047 058.04-	46.92-
40810000 FOURNISSEURS - FACT. NON PARVE	1 391 280.35		1 980 558.88		589 278.53-	29.75-
DETTES FISCALES ET SOCIALES	6 720 090.16		6 981 909.85		261 819.69-	3.75-
42510000 NOTES DE FRAIS	4 371.46		1 868.02		2 503.44	134.02
42820000 DETTES PROV. CONGÉS PAYÉS	69 965.95		57 875.52		12 090.43	20.89
43100000 URSSAF	37 677.00		31 167.00		6 510.00	20.89

DETAIL BILAN PASSIF

PASSIF	Exercice N 31/12/2023 12	Exercice N-1 31/12/2022 12	Ecart N / N-1	
			Euros	%
43120000 URSSAF TA SOLDE	776.94	641.75	135.19	21.07
43720000 MUTUELLE - MALAKOFF MÉDÉRIC HU	10 228.96	8 307.08	1 921.88	23.14
43732000 RETRAITE - APICIL	12 160.53	9 390.65	2 769.88	29.50
43780000 TICKETS RESTAURANTS		2 520.00	2 520.00-	100.00-
43820000 CHARGES SUR CONGÉS À PAYER	29 103.40	24 235.89	4 867.51	20.08
43860000 ORGANISMES - AUTRES CHARGES À	690.51	5 981.14	5 290.63-	88.46-
44210000 ETAT-PRÉLÈVEMENT À LA SOURCE	4 759.00	4 562.00	197.00	4.32
44410000 ETAT-IMPÔT SUR LES SOCIÉTÉS	40 025.00		40 025.00	
44551000 TVA À DÉCAISSER	22 122.00	13 057.00	9 065.00	69.43
44571000 TVA COLLECTÉE À 20 %		356.80	356.80-	100.00-
44581000 TVA NON ENCORE DÉCLARABLE	78 422.36	77 961.48	460.88	0.59
44587000 TVA SUR FACTURES À ÉTABLIR	6 408 126.05	6 743 136.52	335 010.47-	4.97-
44860000 ETAT - AUTRES CHARGES À PAYER	1 661.00	849.00	812.00	95.64
AUTRES DETTES	114552395.30	74 647 174.37	39905220.93	53.46
41100000 COLLECTIF CLIENTS	15 888.48	14 300.41	1 588.07	11.11
41940000 CLIENTS - REDEVANCE AVANCE PRÉ	50 333.31	54 362.31	4 029.00-	7.41-
46111000 MANDAT - AVANCES DEMANDÉES	112 752 612.05	73 557 776.04	39 194 836.01	53.28
46112000 MANDAT MAINTENANCE - RBT DEMAN	1 630 143.20	1 000 941.72	629 201.48	62.86
46152000 MANDAT - PÉNALITÉS RETENUES	84 256.54	10 806.20	73 450.34	679.71
46778000 DETTES DIVERSES	18 253.63	8 521.88	9 731.75	114.20
46779000 Comité Social et économique	908.09	465.81	442.28	94.95
PRODUITS CONSTATES D'AVANCE	129 912.41	85 271.22	44 641.19	52.35
48710000 PRODUITS CONSTATÉS D'AVANCE	129 912.41	85 271.22	44 641.19	52.35
Total IV	151762948.78	116448863.74	35314085.04	30.33
TOTAL GENERAL	163549983.40	128058716.84	35491266.56	27.71

DETAIL COMPTE DE RESULTAT

	Exercice N 31/12/2023 12	Exercice N-1 31/12/2022 12	Ecart N / N-1 *	
			Euros	%
PRODUCTION VENDUE DE BIENS	578 483. 20	625 541. 91	47 058. 71-	7. 52-
70220000 B.E.A. REDEVANCES R2	196 798. 03	222 826. 39	26 028. 36-	11. 68-
70220100 B.E.A. REDEVANCE R2 - REV	27 729. 59	24 595. 02	3 134. 57	12. 74
70230000 B.E.A. REDEVANCES R3	110 679. 38	124 304. 92	13 625. 54-	10. 96-
70230100 B.E.A. REDEVANCE R3 - REV	17 647. 49	14 680. 04	2 967. 45	20. 21
70240000 B.E.A. REDEVANCES R4	118 029. 34	124 368. 12	6 338. 78-	5. 10-
70240100 B.E.A. REDEVANCE R4 - REV	17 021. 37	11 786. 09	5 235. 28	44. 42
70250000 B.E.A. REDEVANCES R5	42 821. 70	54 574. 59	11 752. 89-	21. 54-
70250100 B.E.A. REDEVANCE R5 - REV	6 148. 52	5 233. 10	915. 42	17. 49
70260000 B.E.A. REDEVANCES R6	19 382. 15	29 842. 23	10 460. 08-	35. 05-
70260100 B.E.A. REDEVANCE R6 - REV	11 049. 68	5 172. 41	5 877. 27	113. 63
70270000 B.E.A. REDEVANCES INTÉRESSEMEN	11 175. 95	8 159. 00	3 016. 95	36. 98
PRODUCTION VENDUE DE SERVICES	1 416 885. 97	1 075 260. 63	341 625. 34	31. 77
70610000 B.E.A TRAVAUX		44 622. 33	44 622. 33-	100. 00-
70610100 HONORAIRES - AUDITS ÉNERGÉTIQU	281 750. 00	196 748. 00	85 002. 00	43. 20
70610200 HONORAIRES - A.M.O.	8 001. 00	7 269. 00	732. 00	10. 07
70610400 HONORAIRES - MANDATS - EXPLOIT	57 720. 83	41 831. 73	15 889. 10	37. 98
70610600 HONORAIRES - MANDATS	1 072 890. 12	810 501. 69	262 388. 43	32. 37
70612100 HONORAIRES - REV - AUDITS	745. 96		745. 96	
70612600 HONORAIRES - RÉV - MANDATS	62 415. 79	18 750. 53	43 665. 26	232. 87
70860000 INDEMNITÉ RÉSIILIATION DE MANDA		8 610. 50	8 610. 50-	100. 00-
70880000 AUTRES PRODUITS D'ACTIVITÉS	1 854. 00	7 645. 00	5 791. 00-	75. 75-
70880100 RÉTROCESSION PDT. PHOTOVOLTA"Q	69 523. 80-	62 318. 09-	7 205. 71-	11. 56-
70880200 RÉTROCESSION PRIME PHOTOVOLTA"	1 155. 60-	1 155. 60-		
70880300 RÉTROCESSION FRAIS PHOTOVOLTA"	2 187. 67	2 755. 54	567. 87-	20. 61-
Chiffre d'affaires NET	1 995 369. 17	1 700 802. 54	294 566. 63	17. 32
SUBVENTIONS D'EXPLOITATION	12 057. 85	5 333. 36	6 724. 49	126. 08
74000000 SUBVENTIONS D'EXPLOITATION	12 057. 85	5 333. 36	6 724. 49	126. 08
AUTRES PRODUITS	17. 75	897 647. 65	897 629. 90-	100. 00-
75800000 PRODUIT DE GESTION COURANTE	17. 75	195. 70	177. 95-	90. 93-
75880000 PRODUITS DIVERS DE GESTION COU		897 451. 95	897 451. 95-	100. 00-
Total des Produits d'exploitation	2 007 444. 77	2 603 783. 55	596 338. 78-	22. 90-
AUTRES ACHATS ET CHARGES EXTERNES	629 763. 29	656 623. 86	26 860. 57-	4. 09-
60537000 B.E.A. BUDGET CHARGE PHOTOVOLT	2 187. 67	2 755. 52	567. 85-	20. 61-
60537100 B.E.A. RÉTROCESSION PHOTOVOLTA	69 523. 80-	62 318. 09-	7 205. 71-	11. 56-
60537200 BEA RETROCESS PRIME PHOTOVOLTA	1 155. 60-	1 155. 60-		
60538000 B.E.A. INTERESSEMENT	11 175. 95	8 159. 00	3 016. 95	36. 98
60539000 B.E.A. BUDGET COMPTE DE RÉSERV		45 245. 18	45 245. 18-	100. 00-
60612000 CARBURANTS, LUBRIFIANTS	2 208. 20	4 398. 35	2 190. 15-	49. 79-
60630000 FOURNITURES ENTRETIEN, PETIT É	5 263. 72	545. 68	4 718. 04	864. 62
60640000 FOURNITURES ADMINISTRATIVES	2 808. 15	536. 82	2 271. 33	423. 11
61100000 SOUS-TRAITANCE GÉNÉRALE	5 920. 00		5 920. 00	
61320000 LOCATIONS IMMOBILIÈRES	39 312. 44	34 579. 82	4 732. 62	13. 69
61380400 LOCATION 308 ESSENCE 08/19	3 597. 56	4 195. 21	597. 65-	14. 25-
61380500 LOCATION 208 ESSENCE 09/19		2 277. 51	2 277. 51-	100. 00-
61380600 Locations Diverses		447. 30	447. 30-	100. 00-
61400000 CHARGES LOCATIVES ET COPROPRIÉ	9 364. 04	4 300. 00	5 064. 04	117. 77
61551000 ENTRETIEN MATÉRIEL DE TRANSPOR	1 313. 29	548. 03	765. 26	139. 64
61560100 CPRO - MAIL IN BLACK	716. 80	658. 00	58. 80	8. 94

* Proratation de l'écart en fonction du nombre de mois

DETAIL COMPTE DE RESULTAT

	Exercice N 31/12/2023 12	Exercice N-1 31/12/2022 12	Ecart N / N-1 *	
			Euros	%
61560200 CPRO - FIREWALL	2 975.95	2 550.47	425.48	16.68
61560300 CPRO - BOITE AUX LETTRES HÉBER	1 534.68	1 395.79	138.89	9.95
61560400 CPRO - COPIEUR LOCATION MAINTEN	3 458.61	3 511.97	53.36-	1.52-
61560500 CPRO - MAINTENANCE CONTRAT PRI	5 483.40	5 083.01	400.39	7.88
61560600 CPRO - SAUVEGARDE ISI BACKUP	2 184.64	2 107.34	77.30	3.67
61560700 ATELIER 111 - SITE INTERNET	1 620.00	1 620.00		
61560800 CPRO - TEAMS	271.20	302.40-	573.60	189.68
61560900 GESPROJET	3 620.84	3 299.16	321.68	9.75
61561000 MAINTENANCE - P1	19 382.15	29 842.23	10 460.08-	35.05-
61561100 MAINTENANCE - P1 - RÉVISION	11 049.68	5 172.41	5 877.27	113.63
61562000 MAINTENANCE - P2	196 797.46	222 827.23	26 029.77-	11.68-
61562100 MAINTENANCE - P2 - RÉVISION	27 729.49	24 595.02	3 134.47	12.74
61563000 MAINTENANCE - P3	128 326.85	138 984.97	10 658.12-	7.67-
61565000 MAINTENANCE - P5	42 822.79	54 574.55	11 751.76-	21.53-
61565100 MAINTENANCE - P5 - RÉVISION	6 150.63	5 201.86	948.77	18.24
61566000 CPRO - SAGE & EFAKTO	3 325.00	3 325.00		
61566100 ORANGE - MCO COLLAB	535.83	506.22	29.61	5.85
61566200 C PRO LICENCES OFFICE 365	1 764.90	659.51	1 105.39	167.61
61566300 LUCCA - FIGGO - LOGICIEL RH	800.10	741.00	59.10	7.98
61610100 ASSURANCES - RESP. CIVILE GÉNÉ	16 065.72	14 776.22	1 289.50	8.73
61610200 ASSURANCES - R.C.M.S.	1 200.00	1 200.00		
61610300 ASSURANCES - LOCAUX GRENOBLE	487.76	395.93	91.83	23.19
61610400 ASSURANCE LOCAUX VOLVIC	339.93	288.36	51.57	17.88
61610500 Assurance Locaux Lyon	312.50	65.29	247.21	378.63
61630000 ASSURANCES - TRANSPORT	736.16	2 035.22	1 299.06-	63.83-
61810000 DOCUMENTATION GÉNÉRALE		37.49	37.49-	100.00-
62260000 HONORAIRES	16 820.00	5 250.00	11 570.00	220.38
62260100 HONORAIRES EXPERTISE-COMPTABLE	11 050.00	10 075.00	975.00	9.68
62260200 HONORAIRES COMMISSARIAT AUX CO	10 585.40	8 754.80	1 830.60	20.91
62270000 FRAIS ACTES ET CONTENTIEUX	449.69	171.09	278.60	162.84
62280000 AUTRES RÉMUNÉRATIONS	17 376.98	3 375.82	14 001.16	414.75
62310000 ANNONCES ET INSERTIONS	3 464.08	2 524.05	940.03	37.24
62510000 FRAIS AREA	4 433.68	3 599.91	833.77	23.16
62514000 FRAIS PÉAGE, TRAIN, PARKING, H	29 289.17	18 170.22	11 118.95	61.19
62520000 INDEMNITÉS KILOMÉTRIQUES	4 676.79	2 234.94	2 441.85	109.26
62550000 FRAIS DE DEMENAGEMENT		2 150.00	2 150.00-	100.00-
62561000 FRAIS REPAS	3 483.03	2 284.45	1 198.58	52.47
62570000 RÉCEPTIONS	7 010.10	997.00	6 013.10	603.12
62600300 FRAIS POSTAUX	2 932.22	2 956.37	24.15-	0.82-
62620100 LIGNE FIXE	354.22	340.75	13.47	3.95
62620200 ABONNEMENT INTERNET	300.00	360.00	60.00-	16.67-
62620300 LIGNES MOBILES	6 551.38	6 019.96	531.42	8.83
62620400 FIBRE	6 791.70	6 774.90	16.80	0.25
62780000 SERVICES BANCAIRES	7 562.33	7 117.62	444.71	6.25
62810000 COTISATIONS ET CONCOURS DIVERS	4 467.83	3 800.40	667.43	17.56
IMPOTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILES	6 068.20	5 336.27	731.93	13.72
63130000 FORMATION CONTINUE	604.20	321.27	282.93	88.07
63511000 C.F.E. ET C.V.A.E.	3 104.00	2 488.00	616.00	24.76
63512000 TAXE FONCIÈRE	1 854.00	1 678.00	176.00	10.49
63514000 TAXE SUR VÉHICULES DE SOCIÉTÉ	506.00	849.00	343.00-	40.40-

* Proratation de l'écart en fonction du nombre de mois

DETAIL COMPTE DE RESULTAT

	Exercice N 31/12/2023	12	Exercice N-1 31/12/2022	12	Ecart N / N-1 *	
					Euros	%
SALAIRES ET TRAITEMENTS	917 329.90		754 051.75		163 278.15	21.65
64110000 SALAIRES APPOINTEMENTS	851 537.52		703 418.00		148 119.52	21.06
64122000 CONGÉS PAYÉS PROVISIONNÉS	12 090.43		4 901.41		7 189.02	146.67
64130000 INDEMNITÉS TRANSPORT PUBLIC	3 744.88		2 411.50		1 333.38	55.29
64131000 PRIMES ET GRATIFICATION PPV	39 957.07		34 487.50		5 469.57	15.86
64141000 INDEMNITÉS ET AVANTAGES DIVERS	10 000.00		8 833.34		1 166.66	13.21
64149010 AVANTAGE EN NATURE VEHICULE	1 594.23		1 674.89		80.66	4.82
64170000 AVANTAGES EN NATURE	1 594.23		1 674.89		80.66	4.82
CHARGES SOCIALES	369 604.14		302 213.28		67 390.86	22.30
64502000 CHARGES SOCIALES SUR PROV. C.P	4 867.51		1 252.53		3 614.98	288.61
64510000 COTISATIONS - URSSAF	242 223.06		199 213.00		43 010.06	21.59
64520000 COTISATIONS - MUTUELLES	34 381.09		26 898.74		7 482.35	27.82
64531000 COT. CAISSE RETRAITE COMPL. EM	64 648.99		54 398.17		10 250.82	18.84
64713000 PART PATRONALE TICKETS RESTAUR	17 339.40		16 097.40		1 242.00	7.72
64720000 VERSEMENTS AU CSE	697.09				697.09	
64750000 MÉDECINE DU TRAVAIL	2 297.00		1 765.00		532.00	30.14
64800000 AUTRES CHARGES DE PERSONNEL	3 150.00		2 588.44		561.56	21.69
DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS SUR IMMOBILISATIONS	16 011.00		18 161.21		2 150.21	11.84
68111000 DOT/AMORT. IMMOB. INCOPORELLES	4 680.00		6 130.00		1 450.00	23.65
68112000 DOT/AMORT. IMMOB. CORPORELLES	11 331.00		12 031.21		700.21	5.82
AUTRES CHARGES	25.12		903 429.60		903 404.48	100.00
65800000 CHARGES DE GESTION COURANTE	25.12		5 977.65		5 952.53	99.58
65880000 SUBVENTIONS À REVERSER			897 451.95		897 451.95	100.00
Total des Charges d'exploitation	1 938 801.65		2 639 815.97		701 014.32	26.56
Résultat d'exploitation	68 643.12		36 032.42		104 675.54	290.50
AUTRES INTERETS ET PRODUITS ASSIMILES	110 937.92		77 883.02		33 054.90	42.44
76880000 AUTRES PRODUITS FINANCIERS	57.92		1 051.38		993.46	94.49
76885000 INTÉRÊTS COURUS SUR COMPTE À T	50 700.00		41 771.53		8 928.47	21.37
76886000 INTERETS DES OBLIGATIONS	60 180.00		35 060.11		25 119.89	71.65
REPRISES SUR DEPRECIATIONS ET PROVISIONS, TRANSFERTS DE CHARGES	651 952.50		495 204.66		156 747.84	31.65
79600000 TRANSFERTS DE CHARGES FINANCIÉ	651 952.50		495 204.66		156 747.84	31.65
Total des Produits financiers	762 890.42		573 087.68		189 802.74	33.12
INTERETS ET CHARGES ASSIMILEES	619 156.90		485 126.80		134 030.10	27.63
66110000 INTÉRÊTS DES EMPRUNTS	619 156.90		485 126.80		134 030.10	27.63
Total des Charges financières	619 156.90		485 126.80		134 030.10	27.63
Résultat financier	143 733.52		87 960.88		55 772.64	63.41
Résultat courant avant impôts	212 376.64		51 928.46		160 448.18	308.98
PRODUITS EXCEPTIONNELS SUR OPERATIONS EN CAPITAL	5 829.88				5 829.88	
77500000 PRODUITS DE CESSION D'ÉLÉM. D'	150.00				150.00	
77560000 PRODUITS DE CESSION D'ÉLÉM. D'	1 000.00				1 000.00	
77700000 QP SUBVENTION INVESTISSEMENTS	4 679.88				4 679.88	

* Proratisation de l'écart en fonction du nombre de mois

DETAIL COMPTE DE RESULTAT

	Exercice N 31/12/2023 12	Exercice N-1 31/12/2022 12	Ecart N / N-1 *	
			Euros	%
Total des Produits exceptionnels	5 829.88		5 829.88	
CHARGES EXCEPTIONNELLES SUR OPERATIONS EN CAPITAL	1 000.00	906.00	94.00	10.38
67520000 VNC ELEMENTS ACTIF CEDES		906.00	906.00-	100.00-
67560000 VNC ÉLÉMENTS D'ACTIF CÉDÉS	1 000.00		1 000.00	
Total des Charges exceptionnelles	1 000.00	906.00	94.00	10.38
Résultat exceptionnel	4 829.88	906.00-	5 735.88	633.10
IMPOTS SUR LES BENEFICES	40 025.00		40 025.00	
69500000 IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES	40 025.00		40 025.00	
Total des produits	2 776 165.07	3 176 871.23	400 706.16-	12.61-
Total des charges	2 598 983.55	3 125 848.77	526 865.22-	16.86-
Bénéfice ou perte (Produits - Charges)	177 181.52	51 022.46	126 159.06	247.26

* Proratisation de l'écart en fonction du nombre de mois

ANNEXE

SOMMAIRE	page
Evènements significatifs postérieurs à la clôture	14
- REGLES ET METHODES COMPTABLES	
Principes et conventions générales	14
Permanence ou changement de méthodes	15
- COMPLEMENT D'INFORMATIONS RELATIF AU BILAN	
Etat des immobilisations	15
Etat des amortissements	15
Etat des échéances des créances et des dettes	16
Composition du capital social	16
Autres immobilisations incorporelles	17
Evaluation des immobilisations corporelles	17
Evaluation des amortissements	17
Evaluations des produits et en cours	17
Evaluation des créances et des dettes	17
Dépréciation des créances	18
Disponibilités en Euros	18
Produits à recevoir	18
Charges à payer	18
Charges et produits constatés d'avance	18
Eléments relevant de plusieurs postes du bilan	19
- COMPLEMENT D'INFORMATIONS RELATIF AU COMPTE DE RESULTAT	
Ventilation du chiffre d'affaires	20
Ventilation de l'effectif moyen	20
Honoraires des commissaires aux comptes	20
- ENGAGEMENTS FINANCIERS ET AUTRES INFORMATIONS	
Engagement en matière de pensions et retraites	21
- INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	
Produits et charges exceptionnels	21
Résultats financiers des cinq derniers exercices	22

NA = Non Applicable NS = Non significative

ANNEXE

Exercice du 01/01/2023 au 31/12/2023

La Société Publique Locale d'Efficacité Energétique a été créée le 1er Janvier 2013.

Son object est, sur le territoire de la région Auvergne-Rhône-Alpes, d'accompagner ses actionnaires dans la mise en oeuvre de leur stratégie et de leur projets de rénovation énergétique, sur leur propre patrimoine ou dans le cadre d'une politique dédié.

Son siège sociae est fixée dans les locaux de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, 1 esplanade François Mitterrand, CS20033, 69269 LYON Cedex 02.

Sa durée est fixée à 99 ans.

Annexe au bilan avant répartition de l'exercice, dont le total est de 163 549 983.40 Euros et au compte de résultat de l'exercice présenté sous forme de liste, dont le chiffre d'affaires est de 1 995 369.17 Euros et dégageant un bénéfice de 177 181.52 Euros.

L'exercice a une durée de 12 mois, couvrant la période du 01/01/2023 au 31/12/2023.

Les notes et les tableaux présentés ci-après, font partie intégrante des comptes annuels.

EVENEMENTS SIGNIFICATIFS POSTERIEURS A LA CLOTURE

- REGLES ET METHODES COMPTABLES -

(PCG Art. 831-1/1)

Principes et conventions générales

Les comptes de l'exercice clos ont été élaborés et présentés conformément aux règles comptables dans le respect des principes prévus par les articles 121-1 à 121-5 et suivants du Plan Comptable Général.

Les conventions générales comptables ont été appliquées dans le respect du principe de prudence, conformément aux hypothèses de base : continuité de l'exploitation, permanence des méthodes comptables d'un exercice à l'autre, indépendance des exercices, conformément aux règles générales d'établissement et de présentation des comptes annuels.

La méthode de base retenue pour l'évaluation des éléments inscrits en comptabilité est la méthode des coûts historiques.

Les conventions comptables ont été appliquées en conformité avec les dispositions du code de commerce, du décret comptable du 29/11/83 ainsi que du règlement ANC 2014-03 et des règlements ANC 2018-07 relatifs à la réécriture du plan comptable général applicable à la clôture de l'exercice.

ANNEXE

Exercice du 01/01/2023 au 31/12/2023

Permanence des méthodes

Les méthodes d'évaluation retenues pour cet exercice n'ont pas été modifiées par rapport à l'exercice précédent.

- COMPLEMENT D'INFORMATIONS RELATIF AU BILAN -

Etat des immobilisations

	Valeur brute début d'exercice	Augmentations	
		Réévaluations	Acquisitions
Autres postes d'immobilisations incorporelles	62 374		5 752
Matériel de bureau et informatique, Mobilier	82 251		19 921
Emballages récupérables et divers	14 625		1 528
TOTAL	96 875		21 449
Prêts, autres immobilisations financières	5 203		1 539
TOTAL	5 203		1 539
TOTAL GENERAL	164 452		28 740

	Diminutions		Valeur brute en fin d'exercice	Réévaluation Valeur d'origine fin exercice
	Poste à Poste	Cessions		
Autres immobilisations incorporelles			68 126	68 126
Matériel de bureau et informatique, Mobilier		11 960	90 211	90 211
Emballages récupérables et divers			16 153	16 153
TOTAL		11 960	106 364	106 364
Prêts, autres immobilisations financières		1 000	5 742	5 742
TOTAL		1 000	5 742	5 742
TOTAL GENERAL		12 960	180 232	180 232

Etat des amortissements

Situations et mouvements de l'exercice	Montant début d'exercice	Dotations de l'exercice	Diminutions Reprises	Montant fin d'exercice
Autres immobilisations incorporelles	57 536	4 680		62 216
Matériel de bureau et informatique, Mobilier	71 336	10 126	11 960	69 501
Emballages récupérables et divers	4 452	1 205		5 657
TOTAL	75 788	11 331	11 960	75 158
TOTAL GENERAL	133 323	16 011	11 960	137 374

ANNEXE

Exercice du 01/01/2023 au 31/12/2023

Ventilation des dotations de l'exercice	Amortissements linéaires	Amortissements dégressifs	Amortissements exceptionnels	Amortissements dérogatoires	
				Dotations	Reprises
Autres immob.incorporelles TOTAL	4 680				
Matériel de bureau informatique mobilier	10 126				
Emballages récupérables et divers	1 205				
TOTAL	11 331				
TOTAL GENERAL	16 011				

Etat des échéances des créances et des dettes

Etat des créances	Montant brut	A 1 an au plus	A plus d'1 an
Autres immobilisations financières	5 742	0-	5 742
Autres créances clients	44 653 514	8 451 559	36 201 955
Sécurité sociale et autres organismes sociaux	12 095	12 095	
Taxe sur la valeur ajoutée	263 975	263 975	
Débiteurs divers	102 729 017	102 729 017	
Charges constatées d'avance	21 224	21 224	
TOTAL	147 685 567	111 477 870	36 207 697

Etat des dettes	Montant brut	A 1 an au plus	De 1 à 5 ans	A plus de 5 ans
Emprunts et dettes ets crédit à plus de 1 an à l'origine	26 653 226	1 769 712	7 368 524	17 514 990
Fournisseurs et comptes rattachés	3 707 325	3 707 325		
Personnel et comptes rattachés	74 337	74 337		
Sécurité sociale et autres organismes sociaux	90 637	90 637		
Impôts sur les bénéfices	40 025	40 025		
Taxe sur la valeur ajoutée	6 508 670	6 508 670		
Autres impôts taxes et assimilés	6 420	6 420		
Autres dettes	114 552 395	114 552 395		
Produits constatés d'avance	129 912	129 912		
TOTAL	151 762 948	126 879 434	7 368 524	17 514 990
Emprunts remboursés en cours d'exercice	1 737 471			

Composition du capital social

(PCG Art. 831-3 et 832-13)

Différentes catégories de titres	Valeurs nominales en euros	Nombre de titres			
		Au début	Créés	Remboursés	En fin
Actions	10. 0000	11 105 050			11 105 050

ANNEXE

Exercice du 01/01/2023 au 31/12/2023

Autres immobilisations incorporelles

(Code du Commerce Art. R 123-186)

Les brevets, concessions et autres valeurs incorporelles immobilisées ont été évalués à leur coût d'acquisition, mais à l'exclusion des frais engagés pour leur acquisition.

	Valeurs	Taux d'amortissement
Logiciel	60 461	33.33
Logiciel avant 2017	2 290	100.00
Site internet	5 375	33.33

Les logiciels étaient amortis en linéaire sur 12 mois jusqu'au 31.12.2016

Depuis le 01.01.2017, les logiciels sont amortis en linéaire sur 3 ans.

Le site internet acquis en 2014, était également amortis en linéaire sur 3 ans.

Evaluation des immobilisations corporelles

La valeur brute des éléments corporels de l'actif immobilisé correspond à la valeur d'entrée des biens dans le patrimoine compte tenu des frais nécessaires à la mise en état d'utilisation de ces biens, mais à l'exclusion des frais engagés pour leur acquisition.

Evaluation des amortissements

Les méthodes et les durées d'amortissement retenues ont été les suivantes :

Catégorie	Mode	Durée
Agencements et aménagements	Dégressif	4 à 10 ans
Matériel de bureau	Dégressif	3 ans
Mobilier	Linéaire	6 ans

Evaluation des produits et en cours

(PCG Art. 831-2)

Les produits et en cours de production ont été évalués à leur coût de production. Les charges indirectes de fabrication ont été prises en compte sur la base des capacités normales de production de l'entreprise, à l'exclusion de tous coûts de sous activité et de stockage.

La société appréhende ses produits selon la méthode à l'avancement.

Evaluation des créances et des dettes

Les créances et dettes ont été évaluées pour leur valeur nominale.

Les créances et les dettes des mandats apparaissent à l'actif et au passif du bilan.

Le solde vis-à-vis des Collectivités Mandantes figure au passif dans la rubrique "autres dettes" pour 11.738.414,66 euros.

ANNEXE

Exercice du 01/01/2023 au 31/12/2023

Dépréciation des créances

(PCG Art.831-2/3)

Les créances ont, le cas échéant, été dépréciées par voie de provision pour tenir compte des difficultés de recouvrement auxquelles elles étaient susceptibles de donner lieu.

Disponibilités en Euros

Les liquidités disponibles en caisse ou en banque ont été évaluées pour leur valeur nominale.

Produits à recevoir

Montant des produits à recevoir inclus dans les postes suivants du bilan	Montant
Créances clients et comptes rattachés	38 449 027
Autres créances	12 095
Valeurs mobilières de placement	35 060
Disponibilités	195 798
Total	38 691 980

Charges à payer

Montant des charges à payer incluses dans les postes suivants du bilan	Montant
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	1 391 280
Dettes fiscales et sociales	101 421
Total	1 492 701

Charges et produits constatés d'avance

Charges constatées d'avance	Montant
Charges d'exploitation	21 224
Total	21 224
Produits constatés d'avance	Montant
Produits d'exploitation	129 912
Total	129 912

ANNEXE

Exercice du 01/01/2023 au 31/12/2023

Éléments relevant de plusieurs postes au bilan

(Code du Commerce Art. R 123-181)

Comptabilisation des baux emphytéotiques administratifs (BEA) de rénovation énergétique

La société a comptabilisé les BEA qu'elle a signé en 2014, 2015, 2016 et 2017 suivant le modèle dit de la "créance financière" car le contrôle qu'exerce l'autorité publique sur l'investissement que la SPL réalise n'autorise pas cette dernière à inscrire cet actif à son bilan.

Comptabilisation de 3 contrats de SWAP à taux d'intérêts

La société a souscrit 3 contrats de swap de taux d'intérêts afin de faire correspondre les contrats de prêts à taux variables aux loyers fixes prévus dans les baux emphytéotiques administratifs.

Cession Dailly sur les opérations

La société a consenti, en garantie des emprunts de long terme et au profit des prêteurs, sur toutes les opérations, une cession Dailly de la part des loyers correspondant aux remboursements et aux intérêts desdits emprunts.

ANNEXE

Exercice du 01/01/2023 au 31/12/2023

- COMPLEMENT D'INFORMATIONS RELATIF AU COMPTE DE RESULTAT -

Ventilation du chiffre d'affaires net

(PCG Art. 831-2/14)

Répartition par secteur d'activité	Montant
Prestations de Services	1 483 524
Prestations liées aux baux emphytéotiques (BEA)	
Redevances facturées aux Collectivités dans le cadre des BEA	578 483
Refacturations Diverses	66 638
Total	1 995 369

Répartition par secteur géographique	Montant
Région Auvergne-Rhône-Alpes	1 995 369
Total	1 995 369

Effectif moyen

(PCG Art. 831-3)

	Personnel salarié
Cadres	14
Employés	4
Total	18

Honoraires des commissaires aux comptes

Le montant total des honoraires des commissaires aux comptes figurant au compte de résultat de l'exercice est de 10.585,40 euros, décomposés de la manière suivante :

- honoraires facturés au titre du contrôle légal des comptes : 10.585,40 euros.
- honoraires facturés au titre des conseils et prestations de services entrant dans les diligences directement liées à la mission de contrôle légal des comptes, telles qu'elles sont définies par les normes d'exercice professionnel mentionnées au II de l'article L. 822-11 : 0 euros.

- ENGAGEMENTS FINANCIERS ET AUTRES INFORMATIONS -

ANNEXE

Exercice du 01/01/2023 au 31/12/2023

Engagement en matière de pensions et retraites

(PCG Art. 832-13)

La société n'a signé aucun accord particulier en matière d'engagements de retraite.

Aucune provision pour charge n'a été comptabilisée au titre de cet exercice.

- INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES -**Produits et charges exceptionnels**

(PCG Art. 831-2/13)

Nature	Montant	imputé au compte
Produits exceptionnels		
- Produits Cession Elements Actifs	150	77500000
- Produits Cession Elements Actifs	1 000	77560000
- QP Subvention d'investissements	4 680	77700000
Total	5 830	
Charges exceptionnelles		
- VNC Elements Actif Cédés	1 000	67560000
Total	1 000	

Le 15/02/2024
Mr Philippe TRUCHY

Tableau des résultats de la société au cours des 5 derniers exercices

(Code du Commerce Art. R 225-102)

	31/12/2019	31/12/2020	31/12/2021	31/12/2022	31/12/2023
CAPITAL EN FIN D'EXERCICE					
Capital social	10 801	10 801	10 999	11 105	11 105
Nbre des actions ordinaires existantes	1 080 105	1 080 105	1 099 905	1 110 505	1 110 505
Nbre des actions à dividendes prioritaires existantes					
Nbre maximal d'actions futures à créer					
- par conversion d'obligations					
- par exercice de droit de souscription					
OPERATIONS ET RESULTATS					
Chiffre d'affaires hors taxes	7 754	3 558	2 065	1 701	1 996
Résultat avant impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions	36	10-	65-	70	23
Impôts sur les bénéfices	5				40
Participation des salariés au titre de l'exercice					
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions	11	31-	82-	51	177
Résultat distribué					
RESULTAT PAR ACTION					
Résultat après impôts, participation des salariés mais avant dotations aux amortissements et provisions	0.03	0.01-	0.06-	0.06	0.17
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions					
Dividende distribué à chaque action					
PERSONNEL					
Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	9	12	13	14	18
Montant de la masse salariale de l'exercice	466	534	652	754	917
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux de l'exercice	195	228	275	302	370



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°172/ 2024

**L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE**

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire.**

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

172. AFFAIRES FINANCIÈRES ET JURIDIQUES

« Rapport des mandataires », représentant des collectivités locales dans la SPL OSER - Exercice 2023

Michel FRUGIER est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

La collectivité est membre de la SPL d'efficacité énergétique – SPL OSER – depuis 2016.

Les Sociétés Publiques Locales, au nombre de 470 environ sur le plan national, contribuent à la réalisation de différentes politiques locales, avec un champ d'intervention très large.

La Société Publique Locale d'Efficacité Énergétique – SPL OSER – a pour objet, sur le territoire de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, d'accompagner ses actionnaires dans la mise en œuvre de leur stratégie et de leurs projets de rénovation énergétique.

L'article 1524-5 du Code Général des Collectivités Territoriales dispose que les organes délibérants des collectivités territoriales et leurs groupements, actionnaires des SPL, doivent se prononcer sur le rapport écrit qui leur est soumis au moins une fois par an par leur représentant au conseil municipal.

Cette obligation est à la charge des représentants des collectivités territoriales directement représentées au conseil administration qui disposent d'un mandat d'administrateur, mais également des représentants des collectivités territoriales non directement représentées au conseil administration qui disposent d'un mandat à l'assemblée spéciale.

Le rapport du mandataire pour l'exercice 2023, joint en annexe a pour objectif de donner aux membres du conseil municipal une information complète sur la société, de nature à assurer la transparence de son fonctionnement et permettre son contrôle.

Pour l'exercice 2023, la représentante de la collectivité désignée par l'assemblée délibérante du 16 juillet 2020 est : madame Montoro-Sadoux Marie-Pierre pour la SPL d'Efficacité Énergétique.

VU le code général des collectivités territoriales, et notamment l'article L.1524-5,
VU l'examen de la question par la commission n° 1 du 17 septembre 2024,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal :

PREND ACTE de la présentation du rapport de la Société Publique Locale d'Efficacité Énergétique – SPL OSER pour l'exercice 2023, respectivement joints en annexes à la présente délibération

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



« Le Maire certifie le caractère exécutoire du présent acte à la date du 08/10/2024 »

Par délégation du maire,
Gilles MOCCELLIN
Directeur général des services

Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:15

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-20768.xml; 073-217300086-20240924-24092024_172-DE-1-2_21069.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 2

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_172

Objet acte: Délibération 172 - Rapport des mandataires représentants des collectivités locales dans la SPL OSER

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 1.3.1.3-Autres

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_172-DE

Rapport d'erreur(s):

Règlement du concours de dessins du Musée Faure (20 septembre-10 novembre 2024)

Article 1 Organisateurs

Le service Art et Patrimoine de la Commune d'Aix-les-Bains organise un concours de dessins du Musée Faure (vues de l'extérieur uniquement, du détail à la vue générale, du bâtiment au parc au choix).

Article 2 Forme et la nature

Le concours est ouvert à tout type de dessins (toutes techniques confondues) de tout format. Les dessins numériques devront être imprimés pour être remis.

Article 3 Candidats

Ce concours est ouvert à tous : habitants d'Aix-les-Bains ou de toute autre commune, amateurs ou professionnels.

Participation gratuite. Les membres du jury sont exclus du concours.

Aucune limite d'âge n'est fixée pour la participation. Néanmoins, les mineurs non émancipés devront justifier d'une autorisation parentale.

Article 4 Modalités de participation

La participation requiert la remise du dessin à l'accueil du Musée Faure (à ses horaires d'ouverture) entre le 20 septembre 2024 et le 10 novembre 2024.

Cette remise au musée, et elle seule, vaut inscription au concours.

NB : Les dessins numériques devront être imprimés pour être remis.

Doit figurer au dos du dessin ou sur un papier joint :

- **le prénom, et éventuellement le nom**, du dessinateur

- **son âge** (classement par catégories d'âge)

- **une adresse mail** à laquelle le contacter

Le prénom et l'âge légenderont le dessin lors de son exposition prévue au Musée Faure fin 2024, sur le modèle : « **Elsa, 35 ans.** », la mention « Anonyme » sera retenue en cas d'absence d'éléments.

Le dessin peut être accompagné d'une **légende** ou d'un **bref commentaire**, que le service Art et Patrimoine se réserve le droit de mentionner ou non dans la légende lors de l'exposition.

Tout participant s'engage à faire parvenir un dessin dont il est lui-même l'auteur et qui n'a pas été primée dans un autre concours. Aucun plagiat ne sera toléré.

Il doit être dépositaire des droits liés à l'image. Pour rappel des articles L355-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle, toute édition d'une œuvre, au mépris des lois et règlements relatifs à la propriété des auteurs constitue un délit de contrefaçon qui est pénalement puni.

Les organisateurs ne peuvent être tenus responsables du non-respect de la législation sur les droits d'auteur et droit de l'image.

Au cas où la Commune récompenserait l'œuvre d'un participant dont il n'est pas l'auteur, et si l'auteur véritable se manifestait et se retournait contre les organisateurs, ces derniers se réservent le droit de se retourner à leur tour contre le participant.

Le dessin ne pourra en aucun cas porter atteinte aux bonnes mœurs et à l'intégrité des personnes physiques ou morales.

Tout envoi arrivé hors délai sera rejeté.

La date de clôture des envois est fixée au 10 novembre 2024 à 18h.

Article 5 Processus de sélection

Un jury composé de l'élue adjointe à la culture et au patrimoine de la Commune d'Aix-les-Bains, de la conservatrice du musée Faure, de la régisseuse des collections du musée et de deux artistes se réunira, quel que soit le nombre de participants.

Article 6 Critères de sélection

Les membres du jury s'appuieront pour leur choix sur un ensemble de critères :

1. La qualité esthétique du dessin (représentation, cadrage, équilibre...)
2. La qualité technique du dessin (maîtrise de la technique choisie : crayon, crayon de couleurs, feutre, craie, fusain, pastel, sanguine etc.)
3. L'originalité de la vision et la capacité de porter un regard personnel sur le Musée Faure

Article 6 Prix et Exposition au musée des meilleurs dessins

Le jury sélectionnera les meilleurs dessins et les récompensera en **les exposant au Musée Faure lors du week-end de sa fermeture** avant travaux de rénovation/extension.

Seront également remis aux 10 meilleurs dessins :

- **Des billets de visites guidées de la Commune par les Guides-conférenciers de la Commune d'art et d'histoire**
- **Des billets de participation à des ateliers de pratique artistique pendant les vacances pour les enfants**

Le comité d'organisation du concours se réserve toute latitude pour décerner des prix spéciaux afin de mettre en valeur une qualité particulière ou ne décerner aucun prix s'il juge la qualité des dessins insuffisante.

Ces prix ne pourront pas être réclamés sous une autre forme que celle prévue dans le présent règlement. Les gains ne sont ni cessibles, ni remboursables. Les organisateurs se réservent le droit de modifier la nature et la valeur des prix en cas de nécessité.

Article 7 Informations légales

Les informations nominatives recueillies dans le cadre du présent concours sont traitées conformément à la loi du 6 janvier 1978 modifiée, relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Les participants sont informés que les données à caractère personnel les concernant sont enregistrées dans le cadre de ce concours et sont nécessaires à la prise en compte de leur participation selon les modalités du présent règlement.

Conformément à la loi Informatique et libertés, les participants disposent d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition à l'ensemble des données les concernant.

Article 8 Autorisation et responsabilités

Les organisateurs déclinent toute responsabilité en cas de vols, pertes, ou dommages causés à l'enregistrement fourni. Le service Art et Patrimoine ne saurait être rendu responsable des retards et des pertes d'envois du fait d'une défaillance de messagerie électronique ou de leur disparition résultant d'un cas fortuit ou de force majeure ou du fait d'un tiers. Les organisateurs se réservent le droit d'annuler cette manifestation pour toute raison indépendante de leur volonté. Chaque candidat s'engage à fournir une attestation de responsabilité civile, pour la participation à la remise des prix éventuelle et aux animations qu'il pourrait gagner dans le cadre de ce concours.

Dans le cadre du concours, les concurrents autorisent la Commune d'Aix-les-Bains à utiliser librement les dessins qui lui auront été adressés pour la sélection, et qui seront exclusivement utilisées à des fins culturelles. Tout usage commercial est exclu.

Ces dessins pourront être publiés :

- Sur le site internet de la Commune d'Aix-les-Bains (site www.aixlesbains.fr)
- Dans les publications du service Art et patrimoine de la Commune d'Aix-les-Bains.

Ces utilisations ne pourront donner lieu à une rétribution ou un versement de droit d'auteur. Pour toute demande particulière, autre que celle mentionnée dans ce règlement, le service Art et Patrimoine de la Commune d'Aix-les-Bains s'engage à en informer les auteurs et à n'utiliser les images qu'avec leur autorisation préalable.

Article 9 Respect du règlement

La participation à ce concours implique le plein accord des concurrents à l'acceptation du présent règlement et aux décisions concernant tout aspect de ce concours, qui seront définitives et exécutoires. Le non-respect du règlement entraîne l'annulation de la candidature.

Article 10 : Réclamations et litiges

Les participants renoncent à tout recours portant sur les conditions d'organisation du concours, son déroulement ainsi que ses résultats et l'attribution des prix. Toute réclamation concernant un autre objet devra être formulée par lettre recommandée avec accusé de réception à l'adresse du concours et devra parvenir à la commune d'Aix-les-Bains au plus tard 2 mois après la publication des résultats.

Date de clôture des remises des dessins : 10 novembre 2024





SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°173/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

173. CULTURE - Organisation d'un concours de dessins au Musée Faure pour accompagner sa prochaine fermeture pour travaux de rénovation / extension

Amélie DARLOT-GOSSELIN est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

Pour accompagner la fermeture prochaine du musée Faure pour travaux de rénovation/extension, le Service Art et Patrimoine de la Ville d'Aix-les-Bains propose l'organisation d'un concours de dessin grand public, s'adressant aux habitants d'Aix-les-Bains ou d'autres communes, aux enfants comme aux adultes, dans le contexte de la fermeture prochaine du musée pour rénovation/extension.

La participation à ce concours serait gratuite et ouverte à tous types de dessins – toutes techniques confondues – de tout format, représentant le Musée Faure (vues de l'extérieur uniquement, du détail à la vue générale, du bâtiment au parc au choix).

Les meilleurs dessins seront exposés au musée Faure le temps du week-end festif qui y sera organisé pour marquer la fermeture du musée au public et le démarrage de la période de travaux. Des lots (visites guidées de la Ville et ateliers de pratique artistique pour les enfants seraient remis aux 10 meilleurs dessins définis par le jury.

Les dessins doivent être remis à l'accueil du musée Faure avant le 10 novembre 18h pour pouvoir concourir. Le jury se tiendra dans la semaine du 11 au 15 novembre 2024.

Ce projet de délibération s'inscrit dans ce contexte et propose l'approbation du règlement du concours de dessins préparé pour encadrer juridiquement le concours (règlement du concours de dessins en annexe 1).

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR autorise le Maire à signer le règlement du concours correspondant


POUR EXTRAIT CONFORME

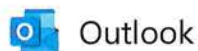
Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à
date du ...08.10.2024


Par délégation du maire,
Gilles MOCCELLIN
Directeur général des services




ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:16

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-20783.xml; 073-217300086-20240924-24092024_173-DE-1-2_21084.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 2

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_173

Objet acte: Délibération 173 - Organisation d'un concours de dessins au Musée Faure

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 8.9-Culture

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_173-DE

Rapport d'erreur(s):

CONVENTION D'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC A TITRE PRÉCAIRE N° /2024
portant mise à disposition de locaux et d'équipements sportifs
au profit du Club Nautique Voile d'Aix-les-Bains

ENTRE :

La Ville d'Aix-les-Bains, sise Place Maurice Mollard, 73100 AIX-LES-BAINS, représentée par son Maire en exercice, Renaud BERETTI en vertu de la délibération du conseil municipal du 5 mars 2024 prise en application de l'article M 2125-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, ci-après dénommée « la Ville » d'une part,

ET :

Le Club Nautique Voile d'Aix-les-Bains, association régie par la loi 1901 déclarée à la Préfecture de la Savoie, 15 juillet 1920, sous le n° W732000531, ayant son siège social sis à Aix les Bains, Le Grand Port, représenté par Monsieur Christophe CHAFFARDON, président de l'association agissant en cette qualité, ci-après dénommée « le bénéficiaire », d'autre part.

PRÉAMBULE

La Ville d'Aix-les-Bains entend répondre aux principes posés par le Code du Sport, en s'assignant six objectifs généraux :

- promouvoir l'éducation physique dès l'école maternelle et primaire,
- permettre à chaque jeune de pratiquer un ou plusieurs sports de son choix, quels que soient son âge, son sexe, ses attentes et ses moyens,
- socialiser les jeunes par le sport,
- diversifier en permanence l'offre de pratique sportive,
- favoriser les événements de dimension nationale et internationale porteurs de retombées médiatiques et économiques pour la commune et facteurs de promotion du sport,
- développer et favoriser le sport de haut niveau, ainsi que le sport adapté

A cet effet, la Ville d'Aix-les-Bains souhaite apporter son soutien à l'association Club Nautique Voile d'Aix-les-Bains qui œuvre pour l'intérêt général en menant des activités régulières pour la promotion du sport et souhaite notamment encourager le développement de la voile auprès du plus grand nombre.

La présente convention définit les engagements réciproques des parties.

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 : Mise à disposition des locaux et équipements sportifs

La Ville d'Aix-les-Bains, visant l'objet statutaire de l'association qui a pour mission : « la pratique et le développement du sport de voile » et qui entrent dans le cadre de la mission d'intérêt général et les actions que celle-ci s'engage à réaliser à savoir :

- * développer son action de club formateur auprès des jeunes,
- * développer les activités liées à la voile sur la ville,
- * accueillir les écoles scolaires Aixoises pour la découverte de la voile,

décide de la soutenir dans la poursuite de ses objectifs, en mettant à sa disposition les locaux ci-après désignés, qui lui appartiennent.

La présente convention vaut autorisation d'occupation du domaine public de la Ville.
Elle est faite à titre précaire et révocable à tout moment pour des motifs d'intérêt général.

Pendant toute la durée de la convention, le preneur est tenu de gérer les terrains et locaux.

BIENS MIS A DISPOSITION :

La Ville d'Aix-les-Bains met à la disposition du Club Nautique Voile à compter de la date de signature de la présente convention, les terrains et les constructions de l'école de voile et du club nautique selon le plan cadastré, section BI sous le n° 181 et le plan annexé avec l'emprise délimitée.

Sont inclus notamment, sur ce tènement concédé, une bâtisse dénommée Club House, un logement de gardien municipal, un hangar, un atelier, des vestiaires avec sanitaires, une salle de cours, un parking, un parking dériveurs situé sur la partie au sud du Sierroz et la cale de mise à l'eau du Sierroz.

DESTINATION :

Les locaux et équipements sportifs, objet de la présente convention, seront utilisés par le bénéficiaire à usage exclusif de la pratique de la voile et de l'éducation physique et sportive pour la réalisation de son objet social.

La présente convention n'accorde qu'un droit d'occupation.

Le bénéficiaire renonce expressément à se prévaloir du statut que pourrait conférer un bail commercial et à prétendre posséder un quelconque fonds de commerce implanté sur ces installations.

De même le bénéficiaire s'interdit de sous louer tout ou partie des locaux objets de la présente convention et plus généralement d'en conférer la jouissance totale ou partielle à un tiers par quelque modalité juridique que ce soit.

Dans le cas où, par cas fortuit, force majeure ou toute autre cause indépendante de la volonté du bénéficiaire, les biens venaient à être démolis ou détruits, totalement ou partiellement, ou encore déclarés insalubres, la Ville s'engage à reloger le bénéficiaire durant la période de reconstruction des biens, les parties s'engageant à aménager la présente convention en conséquence.

La ville garde tous les droits et obligations du propriétaire.

Article 2 : Dispositions générales liées à l'occupation

Les locaux et équipements sportifs sont mis à disposition du bénéficiaire de façon permanente à l'exception du logement du gardien municipal.

L'accès aux activités physiques et sportives constitue, en vertu du code du sport, un droit pour tous. Cet accès est libre et égal pour tous. En conséquence, le bénéficiaire s'interdit toute discrimination, de quelque nature qu'elle soit, dans l'accueil des personnes au sein des équipements mis à sa disposition, sauf mesure particulière liée à la sécurité des personnes (accès interdit aux personnes en état d'ivresse ou porteuses d'armes ou de projectiles).

Le Club Nautique Voile respectera les règles applicables en matière d'accueil du public dans les lieux publics.

Ces équipements ne pourront être utilisés par le Club Nautique Voile à d'autres fins que celles concourant à la réalisation de l'objet de l'association et de la présente convention.

ÉTAT DES LIEUX :

Le bénéficiaire sera personnellement responsable vis-à-vis de la Ville et des tiers des conséquences dommageables résultant des infractions aux clauses et conditions de la présente convention, de son fait ou de celui de ses membres ou de ses préposés.

En cas de dégradations causées aux locaux mis à disposition pendant le temps où le Club Nautique Voile en aura la jouissance et commises tant par elle que par ses membres, préposés, et toute personne effectuant des travaux ou des interventions pour son compte, les réparations seront à la charge du bénéficiaire.

Le bénéficiaire prendra les locaux et équipements dans l'état où ils se trouvent lors de son entrée en jouissance selon un état des lieux réalisé en sa présence et annexé aux présentes. Il déclare connaître les biens pour les avoir vus et visités à sa convenance. Le bénéficiaire s'interdit toute réclamation ou tout recours qui seraient fondés sur le caractère impropre de ces biens à leur destination, sauf dans le cas d'un recours par un tiers à l'encontre du bénéficiaire au titre d'une non conformité relevée dans l'état des lieux en annexe et non encore résolue.

Tout aménagement nécessité dans les lieux par le fait même de son activité sera pris en charge par le bénéficiaire, qui n'est pas admis à apporter une quelconque modification à la destination des installations mises à sa disposition sans l'accord express de la Ville.

En aucun cas, le preneur ne pourra changer la destination des locaux.

Les modifications deviennent la propriété de la Ville, sans indemnité, à la fin de la convention.

Les clés nécessaires à cette utilisation seront remises au bénéficiaire par la Ville.

Le bénéficiaire s'engage à utiliser les biens mis à sa disposition conformément à leur destination sportive, dans le respect des lois et règlements en vigueur, des règlements intérieurs d'utilisation édités par la Ville et des consignes de sécurité.

Le bénéficiaire s'engage à ne pas utiliser les locaux à d'autres fins sans demande préalable à la Ville et sans son accord.

Le Club Nautique Voile s'engage à signaler toutes anomalies ou défektivités concernant l'ensemble des installations louées.

Cependant, la Ville se réserve le droit à titre exceptionnel d'utiliser les installations sportives pour répondre aux demandes d'utilisation pour des manifestations sportives sans pour autant perturber le bénéficiaire dans ses activités. Le bénéficiaire sera prévenu sous un délai de 5 jours ouvrés.

Article 3 : Redevance

La mise à disposition des locaux et équipements susvisés est faite à titre gratuit pour la durée de la convention.

Article 4 : Encadrement – enseignement

L'encadrement et l'enseignement des activités physiques et sportives dans les installations mises à disposition devront être assurés par du personnel qualifié conformément aux décrets et arrêtés applicables en matière d'activités sportives.

Article 5 : Sécurité – maintenance – charges

5-1 Maintenance

Les réparations à caractère locatif seront prises en charge par le bénéficiaire.

Les réparations intéressant le gros œuvre, au sens de l'article 606 du code civil, seront prises en charge par la Ville.

La Ville s'engage à maintenir en parfait état de fonctionnement et dans le respect des règles d'hygiène et de sécurité la/les installation(s) mise(s) à disposition ainsi que le matériel au titre du propriétaire du bâtiment et de l'installation, ceci dans un délai raisonnable, notamment en ce qui concerne les anomalies relevées dans l'état des lieux en annexe.

Le bénéficiaire devra laisser exécuter dans les lieux occupés les travaux d'amélioration de l'immeuble, ainsi que les travaux nécessaires au maintien en état et à l'entretien normal de locaux occupés.

5-2 Charges

Le bénéficiaire prendra à sa charge directement les frais d'abonnement et de consommation de téléphone et d'Internet ainsi que la taxe des ordures ménagères.

5-3 Frais de gaz, d'électricité, d'eau et d'assainissement

Le bénéficiaire prendra à sa charge directement auprès des prestataires concernés, les frais de consommation et d'abonnement de gaz, d'électricité, de téléphone, hormis celles concernant le logement de gardien municipal.

La Ville d'Aix-les-Bains s'engage à rembourser par subventionnement un forfait de la moitié des dépenses des frais d'abonnement et de consommation d'électricité, de gaz, par an avec un plafond de 10 000 € (moyenne réalisée sur les 3 dernières années, valeurs actualisées chaque année selon l'indice des prix à la consommation).

Le bénéficiaire s'engage à contracter un contrat d'entretien des chaudières comprenant notamment l'entretien annuel des appareils de chauffage, de l'adoucisseur et des appareils de production d'eau chaude.

La Ville prendra à sa charge directement les frais de consommation et d'abonnement d'eau avec un plafond de consommation fixé à 2 000 € par an.

5-4 Sécurité

Le bénéficiaire reconnaît :

- avoir pris connaissance des consignes générales de sécurité et s'engage à les respecter.

- avoir procédé, avec les services de la Ville, à une visite de/des installation(s) mise(s) à disposition, constaté l'emplacement des dispositifs de secours et reconnu les itinéraires d'évacuation et les issues de secours.

Les activités du bénéficiaire se feront sous l'entière responsabilité de celui-ci. La Ville dégage toute responsabilité en cas de pratique libre d'activités non encadrées, ainsi que dans le cas d'utilisation des locaux et des matériels non prévus par la présente autorisation.

En cas d'accident, la responsabilité de la Ville ne pourra être engagée que par un défaut de maintenance des seules et uniques installations dont elle est propriétaire. Il en est de même pour le matériel.

Article 6 : Bilan moral et financier

Chaque année, le bénéficiaire remettra à la Ville un bilan moral et financier relatant son activité.

Article 7 : Durée de la convention – renouvellement – modification

La présente convention est conclue pour une durée de 15 ans à compter de la date de sa signature et jusqu'au 31 décembre 2039.

En cas de dissolution ou de cessation des activités sportives du bénéficiaire, la présente autorisation se trouvera de plein droit résiliée.

En fin de convention à l'expiration de sa durée normale, ou en cas de résiliation anticipée, les aménagements effectués sur l'emprise municipale resteront sans indemnité, propriété de la Ville d'Aix-les-Bains qui s'engage toutefois à conserver à l'équipement son caractère propre d'équipement de pratique de la voile.

La présente convention (annexes comprises) pourra être modifiée en cours d'exécution, à l'initiative de l'une ou l'autre des parties, par voie d'avenant ; chaque avenant sera alors soumis aux mêmes procédures d'adoption que la présente.

Article 8 : Impôts – taxes

Le bénéficiaire s'acquitte de toutes les taxes et impôts liés à ses activités, ainsi que ceux habituellement à la charge du locataire.

La Ville s'acquitte de toutes les impositions et taxes normalement dues par le propriétaire.

Article 9 : Assurances – Recours

Le bénéficiaire s'assurera à titre d'occupant contre les risques d'incendie, d'explosion, de vol, de foudre, de bris de glace et de dégâts des eaux et contre tout risque locatif et les recours des voisins et des tiers résultant de son activité ou de sa qualité auprès de la compagnie d'assurance de son choix.

La Ville renonce à recourir contre le bénéficiaire, mais ne renonce pas à recourir contre son assureur, pour tout sinistre pouvant atteindre le bâtiment mis à disposition, lors de l'exercice des activités du bénéficiaire.

En contrepartie, le bénéficiaire laisse les recours contre la Ville pour tous dommages pouvant atteindre ses biens propres du fait de la responsabilité de la Ville, mais ne renonce pas à recourir contre l'assureur de la Ville pour tout sinistre impactant les équipements du bénéficiaire.

Le bénéficiaire doit souscrire une assurance garantissant la Ville pour les risques liés à la pratique sportive objet de l'association, se déroulant sur les équipements visés par la présente.

Le bénéficiaire doit s'acquitter du paiement de toute prime et en justifier à première demande.

Les justificatifs de ces contrats d'assurance sont fournis par le bénéficiaire et par la Ville au moment de la signature de la convention et ensuite, chaque année, à la date anniversaire de sa signature.

La Ville s'engage à assurer l'installation et les biens mobiliers qu'elle confie au bénéficiaire au titre du propriétaire.

Article 10 : Obligations générales du bénéficiaire

La présente convention est consentie aux charges et conditions générales que le bénéficiaire accepte précisément à savoir :

- faire son affaire personnelle de toutes réclamations ou contestations de tiers concernant son activité.
- se conformer aux lois et règlements en vigueur en matière d'encadrement sportif.
- organiser au profit de ses adhérents l'animation, l'enseignement et la compétition de la voile dans le respect des statuts et des règlements administratifs et sportifs de la Fédération Française de Voile à laquelle elle est obligatoirement affiliée, et tous ses membres licenciés.
- Le Club Nautique Voile devra, pendant toute la durée de l'autorisation, tenir constamment ouvert à ses adhérents les terrains loués, dans les conditions prévues à son règlement intérieur. Pendant les congés payés des agents du service des sports, le Club Nautique Voile fera son affaire de la surveillance et de l'entretien ménager des locaux.

Article 11: Obligations particulières du bénéficiaire

En contrepartie de la mise à disposition qui lui est consentie par la Ville, le bénéficiaire s'engage expressément à :

- mettre en œuvre tous les moyens nécessaires à la réalisation des objectifs fixés.
- fournir son bilan, son compte de résultat au 1er Février de chaque année.
- fournir un budget prévisionnel au 1er Février de chaque année, notamment à l'issue de son AG annuelle d'approbation des comptes.

L'association participera à des compétitions fédérales et à des manifestations sportives en mentionnant la Ville :

- par le biais du logo type de la Ville à apposer dans les installations municipales où évolue l'association, dans ses documents d'informations et sur les équipements des pratiquants,
- en faisant ses meilleurs efforts pour mentionner l'action de la Ville en sa faveur, notamment dans les publications ou les campagnes de presse dont elle fera l'objet,
- en incitant ses sportifs (sportives) emblématiques à participer activement à la vie de la cité (manifestations, vie dans les quartiers...).

Article 12 : Résiliation

En cas de non-respect par l'une des parties de l'une quelconque des obligations contenues dans la présente convention, celle-ci sera résiliée de plein droit à l'expiration d'un délai de 1 mois suivant l'envoi par l'autre partie d'une lettre recommandée avec accusé de réception contenant mise en demeure d'avoir à exécuter et restée sans effet.

La résiliation par la Ville pour non-respect des clauses de la convention par le bénéficiaire et pour des motifs d'intérêt général ne donnera lieu à aucune indemnisation.

La présente convention sera résiliée de plein droit en cas de disparition du bénéficiaire

Les parties pourront mettre fin à la présente convention avec un préavis de six mois par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dès que la résiliation de la convention deviendra effective, le bénéficiaire perdra tout droit à l'utilisation des locaux et des matériels mis à disposition, sans pouvoir prétendre à aucune indemnisation du préjudice qu'il pourrait subir du fait de la résiliation. Il devra alors retirer tout le matériel dont il est propriétaire et rendre au service des Sports toutes les clés des équipements et locaux mis à disposition.

Article 13 : Élection de domicile

Pour l'exécution de la présente convention les parties font élection de domicile :

- Pour la Ville à la Mairie d'Aix-les-Bains – CS 20348 – 73103 AIX-LES-BAINS CEDEX.
- Pour le bénéficiaire en son siège social à Le Grand Port – 73100 AIX-LES-BAINS.

Article 14 : Arbitrage – Contentieux

En cas de litiges, de conflits, les parties s'engagent à rechercher toute voie amiable de règlement et notamment la médiation ou l'arbitrage, avant de soumettre tout différend à une instance juridictionnelle.

Une Commission Paritaire de Conciliation pourra être convoquée, à la demande de l'une des parties, à laquelle participeront, d'une part quatre membres du Conseil Municipal, d'autre part, quatre représentants du bénéficiaire.

En cas d'échec des voies amiables de résolution, tous les litiges nés de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention seront, faute d'être résolus à l'amiable entre le propriétaire et l'occupant, exclusivement soumis au tribunal administratif de Grenoble.

La présente convention précaire peut faire l'objet d'un recours contentieux, auprès du tribunal administratif de Grenoble sis 2, Place de Verdun, Boîte Postale 1135, 38022 Grenoble cedex, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication.

Article 15: Ampliation

Ampliation de cette convention sera notifiée :

- à Monsieur le Directeur Général des Services,
- au Service de l'Administration Générale,
- au Service Finances,
- aux Services Techniques Municipaux,
- au Service des Sports,
- à Monsieur le Trésorier Principal,
- au bénéficiaire.

Annexe 1 : plan des lieux

Annexe 2 : attestations d'assurance

Annexe 3 : état des lieux contradictoire

Fait et signé à Aix-les-Bains, le
En 3 exemplaires

Pour la Ville,

Pour le bénéficiaire,
(signature à faire précéder de la mention « lu et approuvé »)

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains

Christophe CHAFFARDON
Président du Club Nautique Voile



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°174/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

174. SPORTS –

Convention de mise à disposition de terrains et de constructions de la Ville au profit du CNVA

Karine DUBOUCHET-REVOL est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

VU l'article L 2125.1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques relatif, notamment, à la délivrance d'autorisation d'occupation du domaine public à titre gratuit,

CONSIDERANT que la Ville souhaite apporter son soutien aux associations sportives aixoises qui œuvrent pour l'intérêt général en menant des activités régulières,

CONSIDERANT que ces associations sont en recherche de locaux et ont besoin d'équipements sportifs pour exercer leurs activités,

CONSIDERANT que le CNVA engage un projet ambitieux d'extension de ses bureaux et de son accueil, comprenant également la rénovation énergétique pour l'ensemble des bâtiments et l'installation de panneaux photovoltaïques,

CONSIDERANT que la Ville d'Aix-les-Bains accompagne cette initiative avec le financement de ce dossier.

Afin de pérenniser et conforter les relations entre la Ville d'Aix-les-Bains et le CNVA, la convention de mise à disposition des terrains et constructions de l'école de voile est actualisée. Il est proposé d'établir une convention de mise à disposition à titre précaire et révocable de locaux et d'équipements sportifs avec l'association du Club Nautique Voile d'Aix-les-Bains (CNVA).

Les terrains et les constructions de l'école de voile et du club nautique sont délimités :
au nord par la marina Tabarly,
à l'est par le boulevard Barrier,
à l'ouest par le port,
au sud par le Sierroz,

cadastrés, section BI sous le n° 181.

Sont inclus notamment, sur ce tènement concédé, une bâtisse dénommée Club House, un hangar, un atelier, des vestiaires avec sanitaires, une salle de cours, un parking, un parking dériveurs situé sur la partie au sud du Sierroz et la cale de mise à l'eau du Sierroz.

La convention vaut autorisation d'occupation du domaine public de la Ville.

La convention est présentée à titre gracieux, précaire et révocable à tout moment pour des motifs d'intérêt général, et d'une durée de 15 ans.

VU l'examen de la question par la commission n° 1 du 17 septembre 2024,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR :

- **TRANSCRIT** l'exposé en délibération,
- **AUTORISE** le maire ou son représentant à signer la convention relative à l'utilisation des locaux et terrains du club nautique de voile d'Aix-les-Bains.


POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

« Le Maire certifie le caractère exécutoire du présent acte à la date du 08.10.2024 »


Par délégation du maire,
Gilles MOCCELLIN
Directeur général des services




ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:16

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-20797.xml; 073-217300086-20240924-24092024_174-DE-1-2_21099.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 2

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_174

Objet acte: Délibération 174 - Convention de mise à disposition de terrains et de constructions de la Ville au profit du CNVA

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 3.3.2-Baux à donner

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_174-DE

Rapport d'erreur(s):

CONVENTION FINANCIÈRE
entre la ville d'Aix-les-Bains et
le Club Nautique de Voile d'Aix-les-Bains
relative à la modernisation de la base nautique
du Club Nautique Voile d'Aix-les-Bains

Versement d'une subvention d'équipement par la Ville

ENTRE LES SOUSSIGNÉS :

La VILLE D'AIX-LES-BAINS, représentée par Monsieur Renaud BERETTI, Maire, agissant en vertu de la délibération du 5 mars 2024 donnant pouvoir au Maire désignée ci-après par « la Ville »,

D'UNE PART,

ET :

Le CLUB NAUTIQUE VOILE D'AIX-LES-BAINS (CNVA), association régie par la loi du 1er juillet 1901 et déclarée en Préfecture de la Savoie, le 15 juillet 1921, sous le n° W732000531, ayant son siège social à Aix-les-Bains, Le Grand Port, représentée par Monsieur Christophe CHAFFARDON, Président de l'Association, agissant en cette qualité, et désignée ci-après par « l'Association »,

D'AUTRE PART ;

Préambule

Le Club Nautique Voile d'Aix-les-Bains (CNVA) est un club historique Aixois, crée en 1882, installé actuellement dans des bâtiments datant de 1971.

L'activité du CNVA se décline sur 4 axes :

- les équipes compétitions avec 110 jeunes en première division dériveur depuis 30 ans,
- une école de voile qui accueille environ 1 200 stagiaires par an,
- l'accueil de 5 000 scolaires,
- l'organisation chaque année des événements de portée nationale.

La forte activité de ces dernières années a nécessité l'augmentation du nombre d'employés et jusqu'à 30 salariés en haute saison.

Les locaux des salariés sont aujourd'hui à la fois exigus, non isolés, une rénovation et une mise aux normes s'imposent.

D'autre part, les autres bâtiments du club, club house, vestiaires, salles d'école de voile et hangars, sont globalement bien dimensionnés, mais mal isolés thermiquement.

Le CNVA étant actif toute l'année et localisé en région de montagne, la saison d'hiver est non seulement difficile pour les salariés, mais également extrêmement coûteuse en énergie.

Au regard de ces éléments, le club engage un projet ambitieux d'extension de leurs bureaux et de l'accueil, ainsi que de la rénovation énergétique pour l'ensemble des bâtiments et l'installation de panneaux photovoltaïques.

La Ville d'Aix-les-Bains souhaite accompagner cette initiative dans cette transformation de rénovation à hauteur de 100 000 € avec le double souci de respecter la liberté d'initiative ainsi que l'autonomie du CNVA, et de contrôler la bonne gestion des aides publiques par la mise en place d'un dispositif de contrôle et d'évaluation de leur utilisation.

Le club a également sollicité la Région Auvergne Rhône Alpes (AURA), l'Etat ainsi que le Département de la Savoie.

Le CNVA a voté la mobilisation sur ses fonds propres de 100 000 € pour ce projet.

Le montant prévisionnel de l'opération est de 504 790 € HT.

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION FINANCIERE

La présente convention a pour but de fixer :

- les conditions de réalisation des travaux d'extension des bureaux et de l'accueil, de la rénovation énergétique pour l'ensemble des bâtiments et de l'installation de panneaux photovoltaïques.
- les modalités de versement d'une subvention d'équipement par la Ville de 100 000 €.

ARTICLE 2 – DESCRIPTION DES TRAVAUX

Les travaux consistent à rénover et à moderniser les locaux du CNVA :

- Changement des bungalows de la partie accueil et bureaux administratifs : il s'agit de remplacer les 3 bungalows actuels par une construction modulaire en ossature métallique à toiture végétalisée, bardage bois et placo intérieur. La superficie passera de 42 m² à 93 m².
- Amélioration énergétique du bâtiment sur la base d'une étude préalable notamment : remplacement des fenêtres par des châssis plus performants thermiquement avec la pose de volets isolants, isolation des toitures et des murs (464 m²), mise en place de sous comptage par poste énergétique, mise en place de cuves de récupération d'eau de pluie pour le lavage des bateaux et pour alimenter les sanitaires du club avec pour objectif de réduire la consommation d'eau annuelle.
- Installation de panneaux photovoltaïques sur la toiture du club de voile : conformément aux conclusions d'une étude en cours pour calculer la production électrique annuelle.

ARTICLE 3 – FINANCEMENT

3.1 – Plan de financement

Dans le cadre d'un budget total maximum de travaux de 504 790 € HT, le plan d'investissement prévisionnel prévoit:

- une subvention du CEREMA, plafonnée à 151 437 €, pour le dossier base nautique d'avenir s'élevant à 30% des dépenses HT effectivement réalisées par type d'activité éligible dans le budget ci-dessus,
- une subvention d'équipement de la Ville de 100 000 €, versée sur 10 ans par tranche de 10 000€, fléchée sur le rénovation des bureaux,
- une subvention du Département de la Savoie de 100 000€,

- une participation sur fonds propres du CNVA de 150 000 €.

3.2 – Modalités de versement de la subvention d'équipement et échéancier

La Ville d'Aix-les-Bains verse à l'Association CNVA une subvention d'équipement pour l'aider à financer les aménagements du bâtiment.

La subvention d'équipement de la ville ne peut excéder 100 000 €.

L'obtention du permis de construire et la réalisation des travaux sont des conditions d'octroi de ladite subvention d'équipement.

Le total des aides publiques ne doit pas dépasser 80 % du montant hors taxe de l'opération et la participation minimale du porteur du projet doit être de 20% du total des financements publics.

Un premier versement de 10 000 € est effectué sur présentation de l'ordre de service de démarrage des travaux.

La subvention est imputée au chapitre 232 immobilisations incorporelles en cours, article 2324 subventions d'équipement versées.

Les 9 versements annuels de 10 000 € se font en juin de chaque année (Cf tableau de versement).

ÉCHÉANCIER DE VERSEMENT

DATE DU VERSEMENT	MONTANT
Ordre de service de démarrage des travaux en 2024	10 000 €
Juin 2025	10 000 €
Juin 2026	10 000 €
Juin 2027	10 000 €
Juin 2028	10 000 €
Juin 2029	10 000 €
Juin 2030	10 000 €
Juin 2031	10 000 €
Juin 2032	10 000 €
Juin 2033	10 000 €
TOTAL	100 000 €

ARTICLE 4 – AUTORISATION DE TRAVAUX et OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC

L'Association est titulaire d'une convention d'occupation temporaire du domaine public pour les locaux qu'elle occupe, pour une durée de 15 années, soit jusqu'en avril 2039. L'article 2 de ladite convention précise que le preneur ne peut pas apporter de modification sans autorisation préalable de la Ville.

En conséquence, pour permettre la réalisation des travaux faisant l'objet de la présente convention, la Ville accorde à l'Association l'autorisation de les réaliser suivant le descriptif indicatif précisé à l'article 2.

L'autorisation de réaliser les travaux est accordée pour une durée maximum de cinq années. Elle est tenue en outre d'effectuer les demandes de renseignements concernant la présence éventuelle de réseaux sous l'ouvrage à construire, et d'établir les déclarations d'intention de commencement des travaux auprès des gestionnaires de réseaux.

Elle doit, en particulier, effectuer, à ses frais exclusifs, tous les aménagements et modificatifs requis par une réglementation quelconque, présente ou à venir et après avoir obtenu l'accord préalable et exprès de la Ville.

La zone de chantier ne doit pas excéder les limites d'occupation fixées dans l'autorisation d'occupation temporaire du domaine public. Elle doit être isolée en permanence des espaces libres à la circulation par une barrière jointive. La bonne tenue des dispositifs de signalisation et de protection du chantier incombe à l'Association durant toute la durée des travaux. Toutes les dispositions nécessaires à préserver les ouvrages publics extérieurs (surfaces de voirie, bordures, mobiliers urbains, candélabres, arbres et végétaux ...) ainsi que le bâtiment et ses aménagements, sont prises en charge par l'association. Le gâchage de mortier ou de béton est interdit à même le sol, ainsi que le déversement de produit dans les canalisations ou dans le lac ou dans les cours d'eau.

Les travaux projetés sont situés sur le domaine public. Il en résulte qu'à l'issue de la réalisation de l'ouvrage, de sa réception et à l'issue de la convention d'occupation mise en place par ailleurs, les aménagements seront intégrés dans le patrimoine de la Ville et affectés au Club Nautique de voile d'Aix-les-Bains pour la poursuite de leur objet social et ce pendant la durée de la convention d'occupation précaire.

ARTICLE 5 – RÉALISATION DES TRAVAUX

L'Association assure à sa charge la réalisation des travaux tels qu'ils sont décrits dans l'article 2 de la présente convention. Toute modification doit faire l'objet d'un accord préalable de la Ville.

Le cas échéant, les nouveaux branchements sont établis au nom de l'Association conformément à l'article 9 de la convention d'occupation temporaire du domaine public. Préalablement aux branchements, la ville communiquera à l'association les coordonnées des entreprises avec lesquelles elle travaille habituellement. Les travaux seront réalisés selon les indications qui sont fournis par l'association quant aux points de desserte.

ARTICLE 6 – CONTRÔLE

6.1 – Suivi des travaux – Réception de l'ouvrage

L'Association rend compte régulièrement à la Ville de l'avancement des travaux au titre de la présente convention, notamment en invitant la commune aux réunions de chantier.

La Ville demande qu'un contrôle technique de la conformité de l'ouvrage soit réalisé par un bureau de contrôle préalablement à sa réception.

Sur la présentation de l'avis conforme du bureau de contrôle, l'ouvrage sera réceptionné par la Ville et intégré dans le patrimoine communal.

Dans la négative, l'Association devra reprendre les travaux non conformes et financer un nouveau contrôle technique pour la levée des réserves de conformité.

6.2 – Contrôle financier

Au plus tard, dans les quatre mois suivant la réception définitive des travaux, l'Association transmet à la Ville :

- le bilan financier des travaux du club.

L'Association s'engage à tenir sa comptabilité par référence au règlement 99.01 du 16 février 1999 du Comité de Réglementation Comptable et à faire approuver ses comptes par les organes compétents au plus tard dans les six mois qui suivent la clôture des comptes. Le cas échéant, les aides et mises à dispositions apportées par la Ville et les autres partenaires de l'Association seront valorisées et devront apparaître dans les comptes annuels de l'Association.

6.3 – Contrôle exercé par la Ville

L'Association s'engage à faciliter le contrôle de la Ville, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif de la construction et de l'utilisation des aides attribuées et d'une manière générale de la bonne exécution de la présente convention.

La Ville fait procéder par les personnes de son choix aux contrôles qu'elle jugera utile.

Sur simple demande de la Ville, l'Association doit lui communiquer tous documents de nature juridique, fiscale, sociale, comptable et de gestion utile. Dans ce cadre, l'Association s'engage en particulier à lui communiquer les procès-verbaux des assemblées générales et du conseil d'administration ainsi que la composition du conseil d'administration et du bureau.

En outre, l'Association doit informer la Ville des modifications intervenues dans les statuts.

6.4 – Paraphe du président de l'association

Tout document (rapport d'activité, comptes annuels ...) transmis à la Collectivité doit être revêtu du paraphe du président, représentant légal de l'Association.

ARTICLE 7 – RÉSILIATION

En cas de non-respect par l'association de ses engagements contractuels, ainsi qu'en cas de faute grave de sa part, notamment lors de manquements aux objectifs poursuivis par la Ville tels que formulés en préambule, cette dernière peut de plein droit résilier la présente convention, à l'expiration d'un délai de deux mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception.

Une telle résiliation entraîne la restitution des subventions versées par la Ville dans l'année en cours au prorata de la réalisation des travaux.

ARTICLE 8 – DURÉE

La présente convention prend effet à la date de signature tant par le Président de l'Association, que par le Maire de la ville d'Aix-les-Bains et se terminera une fois la subvention d'équipement de 100 000 euros payée en totalité.

ARTICLE 9 – ATTRIBUTION DE COMPÉTENCE

En cas de désaccord persistant entre les parties, le tribunal administratif de Grenoble est seul compétent pour trancher les litiges relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention.

Fait à Aix-les-Bains, le
en deux exemplaires originaux.

Le Président,

Le Maire d'Aix-les-Bains,

Christophe CHAFFARDON

Renaud BERETTI



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N° 175/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

175. SPORTS

Convention financière relative à la modernisation de la base nautique du Club Nautique de Voile d'Aix-les-Bains (CNVA)

Céline NOEL-LARDIN est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

La rénovation et la mise aux normes des locaux du Club Nautique de Voile d'Aix-les-Bains (CNVA) s'imposent afin d'améliorer la qualité de travail de ses salariés et l'accueil du public mais également dans l'objectif de répondre aux enjeux de la réhabilitation énergétique.

Le CNVA va assurer directement la réalisation des travaux de cette opération dont le montant total est estimé à 504.790 euros HT.

Le CNVA sollicite la Ville pour le versement d'une subvention d'équipement d'un montant de 100.000 euros.

Le plan d'investissement prévisionnel prévoit :

- subvention appel à projet Base Nautique d'Avenir : 151.000 euros
- subvention de la Ville d'Aix-les-Bains : 100.000 euros
- CNVA autofinancement : 100.000 euros

Le club a également sollicité la Région Auvergne Rhône-Alpes (AURA) ainsi que le Département de la Savoie.

Si la Ville accepte de soutenir cette initiative de travaux, une convention entre la Ville d'Aix-les-Bains et le CNVA contractualisera les relations financières et juridiques entre les deux parties (document joint en annexe).

Cependant, un ensemble d'autorisations administratives doivent être délivrées au CNVA pour que son projet puisse être réalisé :

les travaux projetés, situés dans une dépendance du domaine public, doivent faire l'objet d'une demande de permis de construire,

le CNVA doit être autorisé à réaliser les travaux dans un bâtiment communal,

le CNVA doit être autorisé à occuper le domaine public pendant les travaux d'aménagement.

VU l'examen de la question par la commission n° 1 du 17 septembre 2024,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR :

- . **TRANSCRIT** l'exposé en délibération,
- . **AUTORISE** le CNVA à déposer une demande de permis de construire,
- . **AUTORISE** le CNVA à réaliser les aménagements dans les bâtiments communaux et d'occuper le domaine public,
- . **ACCEPTE** le principe de versement d'une subvention plafonnée à 100 000 € au CNVA,
- . **AUTORISE** le maire à signer la convention ainsi que tous les documents relatifs à cette opération.

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2026
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2026
Exécutoire le : 08.10.2026

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du ..08.10.2026..»

Par délégation du maire,
Gilles MOCCELLIN
Directeur général des services



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 15:16

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-20789.xml; 073-217300086-20240924-24092024_175-DE-1-2_21090.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 2

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_175

Objet acte: Délibération 175 - Convention financière relative à la modernisation de la base nautique du Club Nautique de Voile

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 7.5.2.2-Aux associations

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_175-DE

Rapport d'erreur(s):



PROCES VERBAL DE MISE A DISPOSITION

Sentiers VTT enduro de la Forêt de Corsuet

ENTRE

GRAND LAC, Communauté d'agglomération, dont le siège social est situé 1500 Boulevard Lepic – 73100 Aix-les-Bains, représentée par son 5^{ème} Vice-Président au Tourisme et sentiers, monsieur Michel FRUGIER, dûment habilité par arrêté du 27 juillet 2020 et délibérations du conseil communautaire en date du 28 juillet 2020, 23 mars 2021, 22 juin 2021, 21 mars 2023 et 30 janvier 2024

Ci-après dénommée « **Grand Lac** »,

ET

La **Commune d'Aix-les-Bains**, dont le siège social est Place Maurice Mollard – 73100 Aix-les-Bains, représentée par monsieur Renaud BERETTI, en sa qualité de Maire, dûment habilité,

Ci-après dénommée « **La commune** »

Ci-après désignées ensemble « **Les parties** »

IL EST PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIIT :

Dans le cadre du transfert de la compétence en matière d'aménagement et de gestion des sentiers pédestres et/ou de VTT intercommunaux, Grand Lac prend en charge la création puis l'entretien de parcours VTT situés dans la forêt communale de Corsuet.

Pour ce faire, les biens nécessaires à l'exercice de la compétence sont mis à disposition de Grand Lac.

Cette mise à disposition doit être constatée par procès-verbal établi contradictoirement entre les représentants de Grand Lac et de la commune.

Il convient donc de dresser le procès-verbal de la mise à disposition à Grand Lac du foncier concerné par ces aménagements, appartenant à la commune d'Aix-les-Bains.

IL EST CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1 : Objet

Le présent procès-verbal de mise à disposition précise la consistance, la situation juridique, l'état des biens et l'évaluation de la remise en état de ceux-ci.

Article 2 : Désignation et consistance des biens

La commune met à disposition de Grand Lac le linéaire correspondant aux 5 itinéraires de descente VTT enduro (hors voiries communales revêtues et parkings) situés dans la forêt de Corsuet et sur des parcelles appartenant à la commune (Annexe « Tracé des VTT Enduro »).

La commune déclare :

- Qu'elle a pleine et entière propriété de l'ensemble des biens immeubles désignés et décrits dans le présent procès-verbal,
- Qu'il n'existe, à ce jour, aucun contentieux mettant en cause directement ou indirectement la commune, concernant les espaces concernés,
- Que les terrains mentionnés font l'objet d'un plan de gestion forestier entre la commune et l'ONF.

Article 3 : Modalités de la mise à disposition

Article 3.1 : Droits et obligations de Grand Lac

Conformément à l'article L. 1321-2 du Code général des collectivités territoriales, Grand Lac assume l'ensemble des obligations du propriétaire, sans toutefois disposer du droit d'aliéner.

Grand Lac possède tous pouvoirs de gestion et agit en justice en lieu et place du propriétaire. Elle prend en charge l'assurance des biens transférés (RC et dommages aux biens) ainsi que la fiscalité foncière correspondante.

Grand Lac peut procéder à tous travaux de reconstruction, de démolition, de surélévation ou d'addition de constructions propres à assurer le maintien de l'affectation des biens. Elle assurera tous les travaux nécessaires à l'aménagement du site et à la sécurité des administrés.

Le cas échéant, des travaux de réseaux publics pourront être engagés sous les itinéraires de sentiers.

Grand Lac assurera, limitativement :

- La fourniture, la pose et l'entretien de la signalétique de VTT afférente aux différents parcours : contrôle régulier, nettoyage et remplacement des poteaux directionnels, balises de jalonnement, panneaux de départ.
 - L'implantation de nouveaux éléments de signalétique est soumise à l'accord écrit de l'ONF gestionnaire de la forêt.
- L'entretien des cheminements pour la pratique du VTT Enduro et de l'assise des parcours.
- L'abattage de tout arbre de moins de 17,5 cm de diamètre menaçant la sécurité des usagers.
 - Grand Lac devra s'adresser à l'ONF pour toute demande d'abattage de d'arbre de plus de 17,5 cm de diamètre menaçant la sécurité des usagers. Sans réponse sous 10 jours ouvrés, Grand Lac effectuera l'abatage de sécurité.

Les cheminements mis à disposition sont destinés uniquement à la pratique du VTT enduro et seront travaillés pour répondre à cette pratique tout en veillant à limiter l'érosion des sols.

Compte-tenu de la spécificité de cette pratique, Grand Lac pourra conventionner avec l'association Corsuet Bike Center pour déléguer l'entretien léger des parcours (dégagement des branches, végétation invasive, travail sur l'assise du chemin, petits déblais/remblai liés à la pratique, ...).

Article 3.2 : Droits et obligations de la commune

La commune intègre la mise à disposition des parcours VTT Enduro dans le cadre du plan de gestion forestier de Corsuet.

La commune, le cas échéant l'ONF en tant que gestionnaire de la forêt, s'engage à prévenir Grand Lac en cas de fermeture des parcours VTT enduro pour la réalisation de travaux forestiers, exploitations de coupes et autres interventions forestières. Toute fermeture temporaire ne fera pas l'objet d'indemnités.

La commune, le cas échéant l'ONF, se chargera d'imposer, des travaux de remise en état après coupe ou exploitation forestière, lorsque sont compromis la sécurité des itinéraires ou la libre circulation des usagers.

Les voiries en enrobé ne font pas partie de la mise à disposition, toutefois elles assurent parfois la continuité entre 2 sections de chemin et servent de voirie d'accès aux parcours. La

commune en assure l'entretien au titre de ses obligations relatives à l'entretien de la voirie communale.

Article 4 : Etat des biens

Compte tenu de la consistance des biens, à savoir les sentiers VTT, la mise à disposition de ces derniers se fait en l'état où ils se trouvent.

Article 5 : Conditions financières

Conformément à l'article L. 1321-2 du Code général des collectivités territoriales, la mise à disposition des biens a lieu à titre gratuit.

De la même manière, le retour des biens à la commune sera effectué gratuitement.

Article 6 : Durée de la mise à disposition

La présente mise à disposition a une durée indéterminée.

Toutefois, en cas de désaffectation totale ou partielle des biens mis à disposition en application des articles L. 1321-1 et L. 1321-2 du Code général des collectivités territoriales, la commune, propriétaire, recouvre l'ensemble de ses droits et obligations sur les biens désaffectés. La commune recouvrera également l'ensemble de ses droits et obligations en cas de déclaration de fin d'intérêt communautaire.

En outre, la mise à disposition prendra également fin en cas de :

- Retrait de la commune de la communauté d'agglomération Grand Lac,
- Restitution de la compétence portant sur la création, l'entretien et l'aménagement des sentiers pédestres et VTT,
- Dissolution de Grand Lac.

Dans ces hypothèses, La commune recouvrera l'ensemble des droits et obligations sur les biens précisés dans l'annexe « Tracé des VTT Enduro ».

Article 7 : Litiges

En cas de litige, les parties s'engagent à rechercher une issue amiable.

En l'absence d'accord, les litiges relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention seront soumis au tribunal administratif de Grenoble.

ARTICLE 8 – Diffusion

Ampliation du présent procès-verbal est adressée à M. le Trésorier Principal d'Aix-les-Bains.

Fait à Aix-les-Bains, en 2 exemplaires,

Le _____,

Pour Aix-les-Bains,

Renaud BERETTI
Le Maire

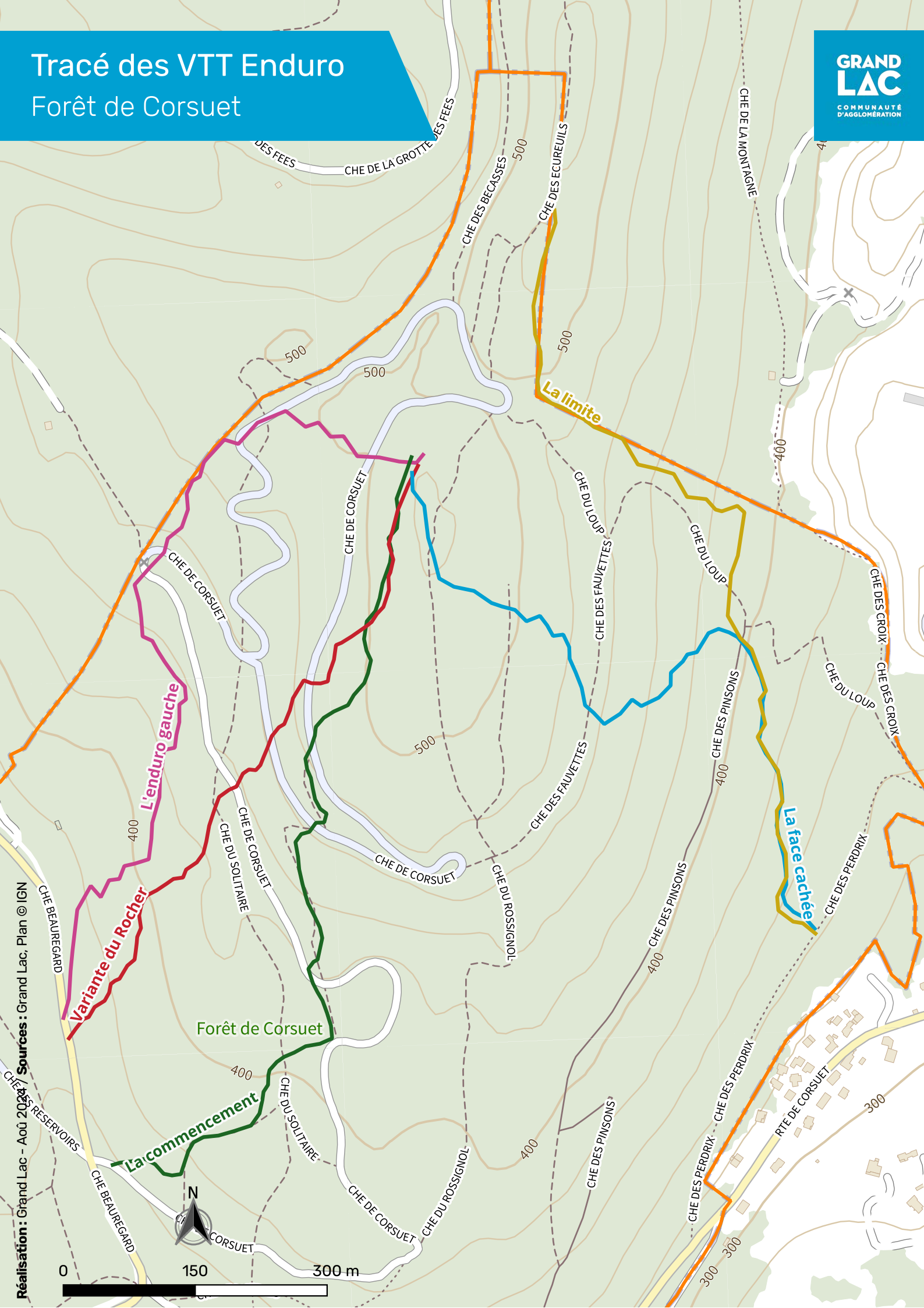
Le _____,

Pour Grand Lac,

Pour le Président,
Par délégation,
Michel FRUGIER
5^{ème} Vice-Président délégué au
Tourisme et aux sentiers

Annexe 1 : Carte des parcours VTT concernés

Tracé des VTT Enduro Forêt de Corsuet





SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°176/ 2024

**L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE**

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

176. SPORTS – Convention de mise à disposition de pistes de VTT au profit de Grand Lac – Corsuet

Hadji HALIFA est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

Dans le cadre du transfert de la compétence en matière d'aménagement et de gestion des sentiers pédestres et/ou de VTT intercommunaux, Grand Lac prend en charge la création puis l'entretien de parcours VTT situés dans la forêt communale de Corsuet.

Pour ce faire, les biens nécessaires à l'exercice de la compétence sont mis à disposition de Grand Lac.

Cette mise à disposition doit être constatée par procès-verbal établi contradictoirement entre les représentants de Grand Lac et de la commune.

Il convient donc de dresser le procès-verbal de la mise à disposition à Grand Lac du foncier concerné par ces aménagements, appartenant à la commune d'Aix-les-Bains.

La commune met à disposition de Grand Lac le linéaire correspondant aux 5 itinéraires de descente VTT enduro (hors voiries communales revêtues et parkings) situés dans la forêt de Corsuet et sur des parcelles appartenant à la commune (cf. le projet de convention et son annexe « Tracé des VTT Enduro »).

La durée est indéterminée (tant que la compétence sera exercée par Grand Lac) et la mise à disposition est consentie à titre gratuit.

Il est proposé au conseil municipal d'autoriser le maire ou son représentant à signer le procès-verbal de mise à disposition.

VU les articles L. 1321-1 et L. 1321-2 du code général des collectivités territoriales,

VU le projet de procès-verbal de mise à disposition et son annexe,

CONSIDÉRANT que la Ville souhaite apporter son soutien à la pratique du VTT enduro qui présente un intérêt général,

CONSIDÉRANT que la mise à disposition des pistes au niveau de la forêt de Corsuet contribue à cet intérêt général,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR :

- **TRANSCRIT** le rapport en délibération,
- **AUTORISE** le maire ou son représentant à signer le procès-verbal de mise à disposition de pistes de VTT Enduro avec Grand Lac, communauté d'agglomération, établissement public de coopération intercommunale auquel Aix-les-Bains a transféré la compétence en matière d'aménagement et de gestion des sentiers pédestres et/ou de VTT intercommunaux.

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains

Transmis le : 06.10.2026
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2026
Exécutoire le : 08.10.2026

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du ...08.10.2026»



Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 14:56

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-19817.xml; 073-217300086-20240924-24092024_176-DE-1-2_20100.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 3

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_176

Objet acte: Délibération 176 - Convention de mise à disposition de pistes de VTT au profit de Grand Lac - Corsuet

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 5.7.6-Autres

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_176-DE

Rapport d'erreur(s):



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N° 178/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire.**

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

178. FORET COMMUNALE – COUPES D'AFFOUAGE 2024 – 2025

André GRANGER est rapporteur de l'exposé suivant.

Dans le cadre des coupes de bois à asseoir en forêt communale d'Aix-Corsuet, l'Office national des forêts (ONF) procède au recensement des bois relevant du régime forestier, le tout pour un volume estimé à 200 m³. Ces coupes sont destinées à l'affouage et les bois délivrés « sur pied ».

Cette année, l'ONF effectuera cette action, dans le volume indiqué, sur des parcelles diverses de la forêt de Corsuet.

Les trois garants désignés pour ces coupes sont :

M. DUMONT Frédéric, président du syndicat des affouagistes de Corsuet,

M. LESTRA Didier, membre du syndicat des affouagistes de Corsuet,

M. LEDER Jean-Jacques, entrepreneur de la coupe.

VU l'examen de ce dossier par la commission n°3 – Aménagement urbain, environnement et qualité de la vie quotidienne ;

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR :

- **AUTORISE** le Maire, ou son représentant, à effectuer toutes les démarches nécessaires à la réalisation des opérations de coupe et de délivrance du bois en forêt communale,
- **AUTORISE** le Maire, ou son représentant, à signer tous les documents se rapportant à cette opération.

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 4.10.2026

Publié sur le site de la commune le : 08.10.2026

Exécutoire le : 08.10.2026

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08.10.2026 »



Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services




ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 14:28

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-18227.xml; 073-217300086-20240924-24092024_178-DE-1-2_18471.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 1

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_178

Objet acte: Délibération 178 - Forêt communale - Coupes affouagères 2024/2025

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 8.8-Environnement

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_178-DE

Rapport d'erreur(s):

Logo Commune



CONVENTION D'OBJECTIFS DANS LE CADRE DE LA MISE EN PLACE D'UN DISPOSITIF DE SURVEILLANCE ET DE LUTTE COLLECTIVE CONTRE LE FRELON ASIATIQUE DANS LE DEPARTEMENT DE SAVOIE

Année 2024

ENTRE :

La **Section Apicole du Groupement de Défense Sanitaire des départements de Savoie et Haute-Savoie**, dont le siège social est situé 50 Chemin de la Croix - 74600 ANNECY, représentée par le Président du Groupement de Défense Sanitaire, Monsieur Hervé GARIOUD,

Ci-après dénommée « **GDS** » ou « **GDS des Savoie** »,

ET

La **Commune** de _____ dont le siège social est situé _____ (adresse), représentée par son Maire, **Madame/Monsieur** _____, dûment habilité à cet effet par délibération du Conseil municipal n° _____ en date du _____,

Ci-après dénommée « **La Commune** »,

Ces deux parties étant ci-après dénommées ensemble « **les Parties** ».

IL EST PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI

L'Etat a confié à la Fédération Régionale des Groupements de Défense Sanitaire (FRGDS) l'organisation de la prévention, de la surveillance et de la lutte contre le frelon asiatique (ou frelon à pattes jaunes, *Vespa velutina nigrithorax*) au niveau régional.

Le GDS des Savoie via sa Section Apicole est chargé d'animer ce dispositif au niveau du département de Savoie et Haute Savoie. Un dossier présentant l'organisation de la lutte dans le département est disponible auprès du GDS des Savoie.

La Commune, dans le cadre de ses compétences en matière de police administrative et précisément de sécurité publique, a été sollicitée pour participer à cette lutte contre le frelon asiatique sur son territoire. En effet, la prolifération de cette espèce invasive occasionne d'importants risques sur les populations de son territoire. La participation à la lutte est de ce fait jugée nécessaire.

IL EST CONVENU ET ARRETE CE QUI SUI

Article 1 : Objet

Compte-tenu de l'observation du frelon asiatique (ou frelon à pattes jaunes, *Vespa velutina nigrithorax*) et de plusieurs nids depuis 2018 sur le département de Savoie, et afin de prévenir les conséquences que sa présence peut avoir sur la sécurité des habitants s'il s'installe durablement sur le territoire, il est nécessaire de mener une lutte active contre cet insecte invasif pour limiter son expansion. Il est également nécessaire d'informer les populations (transmettre la procédure et les coordonnées des structures en charge du dossier au niveau départemental, rassurer quant au danger concernant la santé publique,...).

La présente convention est donc établie en vue de fixer les engagements réciproques du GDS et de la Commune dans le cadre du versement d'une subvention afin de soutenir la mise en place d'un dispositif de surveillance et de lutte collective contre le frelon asiatique.

Article 2 : Durée de la convention

La présente convention est conclue pour une durée d'un an.

Elle est conclue à compter du 1^{er} janvier 2024 jusqu'au 31 décembre 2024.

Tout renouvellement de la présente convention supposera d'en conclure une nouvelle.

Article 3 : Budget du dispositif

Le budget prévisionnel total estimé pour la mise en place d'un dispositif représente 7 226,25 euros, pour l'année 2024, sur l'ensemble du territoire de la communauté d'agglomération de Grand Lac.

BUDGET PREVISIONNEL POUR LA SURVEILLANCE ET LA LUTTE CONTRE LE FRELON ASIATIQUE EN 2024 DANS LE DEPARTEMENT DE SAVOIE	
Description	Montant estimé
Dépenses	
Coût total de destruction 2024 (estimation)	17 353.06 €
Coût total animation 2024	501.57 €
Recettes	
Prise en charge Conseil Départemental	3 100 €
Prise en charge sur financement « Fond Verts »	7528.37 €
Reste à charge	7226,26 €

Un budget prévisionnel à l'échelle départementale est présenté en annexe de la présente convention.

Article 4 : Montant de la subvention

La Commune s'engage à soutenir le dispositif de lutte contre le frelon asiatique mis en place sur son territoire par le GDS des Savoie, par le versement d'une subvention à ce dernier.

Par ce soutien, la Commune s'engage directement pour la surveillance et la lutte contre le frelon asiatique sur son territoire.

Pour 2024, la Commune verse au GDS une aide maximale s'élevant à 50% du reste à charge indiqué à l'article 3 soit :

$$50 + 0.5 \times 7226.26 \times (\text{Population totale 2022 INSEE sur la Commune} / \text{Population totale 2022 INSEE sur Grand Lac})$$

A noter :

- En annexe 2 figure le tableau des montants prévisionnels de participation de chaque commune de Grand Lac pour 2024,
- Que les 50 % restant sont pris en charge par Grand Lac suivant les conditions inscrites à la convention signée entre Grand Lac et le GDS.

ARTICLE 5 : Modalités de versement de la participation

Une fois l'année écoulée, le GDS enverra à la Commune la facture relative aux destructions de nids réalisés sur son territoire, accompagnée d'un rapport récapitulatif pour chaque nid détruit, la localisation, la date, le coût de destruction, la répartition des financements provenant des autres financeurs.

La Commune se réserve le droit de demander les justificatifs de facture si nécessaire.

Le montant réellement versé par la Commune, dans la limite du montant défini à l'article 4, correspondra au calcul suivant :

Montant versé par la Commune = $(0.5 \times \text{somme des factures de destruction 2024} + 0.5 \times \text{coût animation}) - (\text{Part prise en charge Conseil départemental Savoie}^1 - \text{Part prise en charge Fonds Verts}^2) \times (\text{Population totale 2022 INSEE sur la Commune} / \text{Population totale 2022 INSEE sur Grand Lac}) + 50$

1 : La part revenant au territoire prise en charge par le Conseil Départemental de la Savoie est calculée comme suit :
 $12\,500 \times (\text{nombre de nids signalés en 2024 sur Grand Lac} / \text{nombre de nids signalés sur la Savoie en 2024})$

2 : La part revenant au territoire prise en charge le Fond Vert est calculée comme suit :
 $28\,562 \times (\text{nombre de nids signalés en 2024 sur Grand Lac} / \text{nombre de nids signalés sur la Savoie en 2024}) + \text{coût de destruction de 2 nids}^*$
**en 2023, le coût moyen de destruction d'un nid s'est élevé à 166.60 € TTC.*

ARTICLE 6 : Nature des actions du GDS des Savoie

Dans le cadre du dispositif de surveillance et de lutte contre le frelon asiatique, le GDS des Savoie s'engage sur plusieurs axes :

- **PREVENTION ET COMMUNICATION**
 - o Fournir des supports de communication afin d'informer efficacement les différentes collectivités du territoire et les habitants.
- **SURVEILLANCE**
 - o Répondre aux signalements d'insectes ou de nids parvenus au GDS : identifier et confirmer toute forme de suspicion (photo, mail, téléphone).
- **LUTTE**
 - o Organiser la recherche des nids en sollicitant le réseau des référents locaux sur le terrain, recruter de nouveaux référents locaux
 - o Encadrer la destruction des nids de frelons asiatiques, en conventionnant avec des entreprises de désinsectisation
 - Qui auront signé une charte de bonnes pratiques (afin de garantir une efficacité de la destruction, dans le respect des méthodes d'élimination préconisées par les scientifiques pour préserver l'environnement et garantir un maximum de sécurité pour les personnes)
 - Qui seront formées à la destruction des nids de frelons asiatiques
 - Qui proposeront leurs prestations à des tarifs « raisonnables »
 - o Assurer une traçabilité de chaque intervention connue pour la réalisation d'un bilan technique annuel adressé en fin de campagne à la Communauté de Communes, avec la localisation par commune du nombre de nids détruits.
- **COMPTE RENDU DES ACTIONS**

Le GDS des Savoie s'engage à transmettre en fin de campagne à la Commune le bilan des actions menées sur son territoire (en particulier observation de frelons asiatiques, destruction des nids...). Il s'engage également à fournir auprès de la collectivité concernée un budget prévisionnel révisé chaque année.

ARTICLE 7: Nature des actions de la Commune

Pour répondre à l'action menée par le GDS des Savoie sur chacun des axes, la Commune s'engage à :

- **PREVENTION ET COMMUNICATION**
 - o Diffuser l'information auprès des habitants directement (ou auprès des communes pour relais aux habitants) via les supports fournis.
La Commune peut solliciter le GDS des Savoie pour des réunions d'informations sur le frelon asiatique à destination des habitants, des employés communaux... Les demandes seront étudiées par le GDS des Savoie afin d'y répondre de la manière la plus adéquate.
- **SURVEILLANCE** : signalement des observations (insectes, nids)
 - o La Commune peut contribuer au recensement du frelon asiatique sur son territoire, en collectant les signalements d'insectes ou de nids et en renseignant les informations (avec photo à l'appui) sur la plateforme régionale de signalement www.frelonsasiatiques.fr ou au GDS des Savoie (contact :06 58 70 2605).

Article 8 : Conditions d'évaluation des actions menées par le GDS

Une fois l'année écoulée, le GDS adressera à la Commune la facture relative aux destructions de nids réalisées sur son territoire, accompagnée d'un rapport récapitulatif pour chaque nid détruit, la localisation, la date, le coût de destruction, la répartition des financements provenant des autres financeurs.

Article 9 : Sanction du non-respect de la présente convention

En cas de non-respect des dispositions de la présente convention par le GDS, la Commune pourra résilier la convention dans les conditions fixées à l'article 11 de la présente convention.

Article 10 : Avenant à la convention

Toute modification éventuelle des conditions ou modalités d'exécution des Parties seront définies d'un commun accord et feront l'objet d'un avenant.

Article 11 : Modalités de résiliation

En cas de non-respect ou de non-exécution par le GDS de ses engagements, tels que définis par la présente convention, la Commune pourra résilier la convention après une mise en demeure restée sans effet dans le délai imparti.

La Commune se réserve en outre le droit de résilier unilatéralement, par lettre recommandée avec accusé de réception, la présente convention pour tout motif d'intérêt général moyennant un préavis d'un mois.

Le présent article ne s'oppose pas aux remboursements ou compensations qui pourraient résulter d'une exécution fautive de la présente convention par l'une ou l'autre des Parties.

Article 12 : Litiges

En cas de désaccord entre les Parties, le Tribunal administratif de Grenoble sera seul compétent pour trancher les litiges relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention.

Convention signée à _____, , le _____, en deux exemplaires originaux, un exemplaire original ayant été remis à chaque Partie à l'issue de sa signature.

Pour le GDS des Savoie,

Le Président,
Hervé GARIOUD

Pour la Commune,

Qualité du signataire

Prénom Nom



Budget prévisionnel par EPCI

Destruction & animation

N°	Territoire (EPCI et communes)	% signalement 2023	Nb de nids estimés sur 2024	Nids restants à détruire	Cout total destruction	Conseil départemental	Destruction		Cout total destruction après subventions destruction	Animation		Reste à charge
							Proposition répartition Fond Vert 1: destruction forfait minimum (2 nids) +% de signalement			Charges animation		
1	Grand Chambéry	28,10%	196,7	118,02	19 662,13 €	3 512,50 €		8 485,80 €	7 663,84 €	541,70 €		8 205,53 €
2	Grand Lac	24,80%	173,6	104,16	17 353,06 €	3 100,00 €		7 528,37 €	6 724,68 €	501,57 €		7 226,25 €
3	Arllysère	7,00%	49	29,4	4 898,04 €	875,00 €		2 364,10 €	1 658,94 €	285,12 €		1 944,06 €
4	Cœur de Savoie	13,80%	96,6	57,96	9 656,14 €	1 725,00 €		4 336,97 €	3 594,17 €	367,81 €		3 961,98 €
5	Cœur de Chartreuse	3,20%	22,4	13,44	2 239,10 €	400,00 €		1 261,61 €	577,49 €	238,91 €		816,41 €
6	Haute Tarentaise	0,00%	2	2	333,20 €	0,00 €		333,20 €	0,00 €	200,00 €		200,00 €
7	Cœur de Maurienne	0,20%	1,4	0,84	139,94 €	25,00 €		114,94 €	0,00 €	202,43 €		202,43 €
8	Val Guiers	6,70%	46,9	28,14	4 688,12 €	837,50 €		2 277,06 €	1 573,57 €	281,47 €		1 855,04 €
9	Cœur de Tarentaise	0,00%	2	2	333,20 €	0,00 €		333,20 €	0,00 €	200,00 €		200,00 €
10	Versants d'Aime	0,00%	2	2	333,20 €	0,00 €		333,20 €	0,00 €	200,00 €		200,00 €
11	Val Vanoise	0,00%	2	2	333,20 €	0,00 €		333,20 €	0,00 €	200,00 €		200,00 €
12	Haute Maurienne Vanoise	0,00%	2	2	333,20 €	0,00 €		333,20 €	0,00 €	200,00 €		200,00 €
13	Canton de la Chambre	1,40%	9,8	5,88	979,61 €	175,00 €		739,38 €	65,23 €	217,02 €		282,25 €
14	Vallées d'Aigueblanche	0,00%	2	2	333,20 €	0,00 €		333,20 €	0,00 €	200,00 €		200,00 €
15	Yenne	4,10%	28,7	17,22	2 868,85 €	512,50 €		1 522,72 €	833,63 €	249,86 €		1 083,48 €
16	Porte de Maurienne	4,00%	28	16,8	2 798,88 €	500,00 €		1 493,71 €	805,17 €	248,64 €		1 053,81 €
17	Maurienne Galibier	0,20%	2,4	1,44	239,90 €	25,00 €		214,90 €	0,00 €	202,43 €		202,43 €
18	Lac d'Aiguebelette	6,50%	45,5	27,3	4 548,18 €	812,50 €		2 219,03 €	1 516,65 €	279,04 €		1 795,69 €
Total		100,00%	713	432,6	72 071,16 €	12 500,00 €		28 562,00 €	34 560€	4 816€		38 729,36 €

Fond Vert: Forfait minimal de base de distribution du Fond Vert (destruction 2 nids)

Reste au prorata du nombre de nids signalés

Subventions départementales: prorata des nids signalés.

Destruction

Animation (après Fond Vert) : forfait minimal de 200€, le reste au prorata de signalement

		Population totale 2022	Reste à charge / population
Total Territoire		78 417	7226,26
Part Grand Lac	50%		3613,13
Aix-les-Bains		31 040	1430,19
Entrelacs		6 456	297,47
Le Bourget-du-Lac		5 065	233,37
Grésy-sur-Aix		4 696	216,37
Tresserve		3 094	142,56
Drumettaz-Clarfond		3 001	138,27
La Biolle		2 816	129,75
Viviers-du-Lac		2 326	107,17
Brison Saint Innocent		2 331	107,40
Mouxy		2 295	105,74
Méry		2 055	94,69
Voglans		1 948	89,76
Chindrieux		1 415	65,20
Serrières-en-Chautagne		1 189	54,78
Saint Offenge		1 167	53,77
Le Montcel		1 072	49,39
Pugny-Chatenod		990	45,62
Ruffieux		832	38,34
Trévignin		830	38,24
Saint Ours		742	34,19
Bourdeau		595	27,42
Chanaz		542	24,97
Saint Pierre de Curtille		493	22,72
Motz		442	20,37
Vions		401	18,48
La Chapelle du Mont du Chat		265	12,21
Conjux		210	9,68
Ontex		109	5,02

Part fixe 50€ + population
50
7226,26
3613,13
926,03
232,20
192,95
182,53
137,32
134,70
129,47
115,65
115,79
114,77
108,00
104,98
89,93
83,56
82,94
80,25
77,94
73,48
73,42
70,94
66,79
65,30
63,91
62,47
61,32
57,48
55,93
53,08



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N° 179/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire**.

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

179. Sécurité publique - Subvention au Groupement de Défense Sanitaire – Section Apicole pour la lutte contre le frelon asiatique

Marie DUNAND est rapporteur de l'exposé suivant.

L'Etat a confié à la Fédération Régionale des Groupements de Défense Sanitaire (FRGDS) l'organisation au niveau régional de la prévention, de la surveillance et de la lutte contre le frelon asiatique (ou frelon à pattes jaunes, *Vespa velutina nigrithorax*).

Le Groupement de Défense Sanitaire (GDS) des Savoie via sa Section Apicole est une association chargée d'animer ce dispositif au niveau du département de la Savoie et de la Haute Savoie. Un dossier présentant l'organisation de la lutte dans le département est annexé à la présente délibération.

Afin de garantir la sécurité publique des habitants de la Commune, cette dernière a été sollicitée pour participer à la lutte contre le frelon asiatique. En effet, la prolifération de cette espèce invasive occasionne d'importants risques pour la population. La participation à la lutte est de ce fait jugée nécessaire et doit être réalisée de manière coordonnée pour être efficace.

Les actions de lutte contre le frelon asiatique que le GDS des Savoie s'engage à mettre en œuvre sur le territoire des sont les suivantes :

- Fourniture des supports de communication afin d'informer efficacement les différentes collectivités du territoire et les habitants,
- Réponse aux signalements d'insectes ou de nids parvenus au GDS : identifier et confirmer toute forme de suspicion (photo, mail, téléphone),
- Organisation de la recherche des nids en sollicitant le réseau des référents locaux sur le terrain, recruter de nouveaux référents locaux,
- Encadrement de la destruction des nids de frelons asiatiques, en conventionnant avec des entreprises de désinsectisation,
- Traçabilité des interventions connue pour la réalisation d'un bilan technique annuel adressé en fin de campagne à la Commune, avec la localisation par commune du nombre de nids détruits.

Afin de contribuer à cette lutte, il est proposé que la commune finance 50% du montant réel 2024, soit la somme de 1 430,19 euros.

Les modalités de versement de la subvention sont inscrites dans la convention annexée à la présente délibération.

Il est précisé que Grand Lac finance également cette lutte, au regard des risques que la prolifération du frelon asiatique fait encourir à l'apiculture sur le territoire.

VUS les examens de ce dossier par la commission n°1 –Ressources humaines, finances et administration générale – et la commission n°3 – commission aménagement urbain, environnement et qualité de la vie citoyenne – qui ont émis un avis favorable

VUS le projet de convention et ses diverses annexes

VU le code général des collectivités territoriales, et notamment les articles L. 2121-29,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR :

TRANSCRIT l'exposé en délibération,

APPROUVE le projet de convention et ses annexes qui lui est présenté,

AUTORISE le maire, ou son représentant, à signer au nom de la Commune le projet de convention,

CHARGE le maire, ou son représentant, d'accomplir plus généralement toutes les formalités nécessaires à l'aboutissement de ce dossier.

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08.10.2024 »



Transmis le : 06.10.2024

Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024

Exécutoire le : 08.10.2024

Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 14:56

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-19811.xml; 073-217300086-20240924-24092024_179-DE-1-2_20094.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 4

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_179

Objet acte: Délibération 179 - Subvention au Groupement de défense sanitaire - Lutte contre le frelon asiatique

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 8.8-Environnement

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_179-DE

Rapport d'erreur(s):



Convention relative à la mise en œuvre du forfait post-stationnement

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016, relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données ;

Vu le décret n° 2011-348 du 29 mars 2011 modifié portant création de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions ;

Vu l'arrêté du 6 novembre 2015 modifié fixant les caractéristiques du numéro des avis de paiement et les spécifications techniques mentionnées à l'article R. 2333-120-10 du code général des collectivités territoriales ;

Vu l'arrêté du 15 décembre 2016 relatif aux mentions et modalités de délivrance du titre exécutoire et de l'avertissement émis en cas de forfait de post-stationnement impayé ;

Vu l'arrêté du 14 mai 2018 portant création d'un traitement automatisé de données à caractère personnel dénommé « Service FPS-ANTAI ».

Entre,

L'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI), représentée par

Le Préfet Laurent FISCUS

, agissant en qualité de Directeur,

D'une part,

Et

La ville d'Aix-les-Bains

Commune

, sis

Place Maurice Mollard
CS 20348
73103 Aix-les-Bains

représentée par, Monsieur Renaud BERETTI - Maire

agissant en qualité de personne, dûment habilitée à cet effet par la délibération n°

du Conseil municipal

en date du

Ci-après désigné « la collectivité »

]]]]

D'autre part,

Ci-après désigné « les Parties »

Il a été convenu ce qui suit.

1. Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les conditions et modalités selon lesquelles l'ANTAI s'engage au nom et pour le compte de la collectivité à notifier par voie postale ou par voie dématérialisée l'avis de paiement du forfait de post-stationnement (FPS) initial ou rectificatif au domicile du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné ou au domicile du locataire de longue durée ou de l'acquéreur du véhicule, dans le cadre de l'article L. 2333-87 du code général des collectivités territoriales.

La convention a également pour objet de régir l'accès au système informatique du Service du forfait de post-stationnement de l'ANTAI (SWA-PART FPS) et d'en définir les modalités et conditions d'utilisation.

La présente convention a également pour objet de définir les conditions et modalités selon lesquelles l'ANTAI s'engage au nom et pour le compte de la collectivité à traiter en phase exécutoire les FPS impayés.

2. Liste des documents conventionnels

Les documents conventionnels comprennent la présente convention et ses annexes.

Sont annexés à la présente convention, les documents suivants :

- Annexe 1 : Conditions financières ;
- Annexe 2 : Conditions Générales d'Utilisation (CGU) ;
- Annexe 3 : Confidentialité et données personnelles.

Les annexes font partie intégrante de la convention et ont une valeur conventionnelle. Les annexes précisent et complètent la convention. Toute référence à la convention inclut ses annexes.

A titre informatif, les modèles de documents envoyés par l'ANTAI sont joints à la présente convention.

2.1 Législation et normes applicables

Il appartient à chacune des Parties de prendre connaissance et de respecter l'ensemble de la législation en vigueur relative à la présente convention et de suivre ses évolutions tout au long de la durée d'exécution de la convention.

2.2 Article réputé non écrit

Si une ou plusieurs stipulations conventionnelles sont considérées non valides en application d'une disposition de la législation ou à la suite d'une décision définitive d'une juridiction compétente, elle(s) est/(sont) réputée(s) non écrite(s) sans entraîner pour autant la nullité de la convention.

3. Absence de renonciation

Le fait qu'une partie n'exige pas l'exécution d'une condition de la présente convention ou renonce à exercer un droit ou un privilège conventionnel n'est pas réputé constituer une renonciation définitive à cette condition ou à l'exercice de ce droit ou de ce privilège ou toute autre disposition en relation avec ces derniers.

4. Engagements des parties

4.1 Engagements de la collectivité

La collectivité s'engage à :

- Transmettre à l'ANTAI par voie électronique sécurisée tous les FPS n'ayant pas fait l'objet d'un règlement dans le délai de 5 jours calendaires consécutifs à la constatation de l'absence ou de l'insuffisance de paiement immédiat de la redevance de stationnement ;
- Transmettre à l'ANTAI par voie électronique sécurisée, dès qu'elle en a connaissance, tous les éléments nouveaux susceptibles d'avoir une incidence sur l'exécution de la présente convention, notamment s'agissant des données issues des Recours Administratifs Préalables Obligatoires (RAPO) et des décisions de la Commission du Contentieux du Stationnement Payant (CCSP) ;
- Assumer la responsabilité pleine et entière du contenu de l'ensemble des éléments transmis à l'ANTAI en particulier ceux nécessaires à l'établissement des avis de paiement initiaux et rectificatifs des FPS ;
- Utiliser exclusivement les canaux de paiement mis en place par l'ANTAI une fois le FPS transmis à l'agence ;
- Informer l'ANTAI dans les meilleurs délais en cas de suspension, d'interruption ou de reprise de son activité en matière de stationnement payant ;
- Appliquer les Conditions Générales d'Utilisations décrites à l'annexe 2 et en particulier respecter la politique de sécurité des échanges qui y est précisée ;
- Déposer un symbole/logotype de la collectivité au format TIFF qui sera présent en haut au centre de la première page de l'APA ;
- Envoyer, si elle le souhaite, le texte ou infographie libre prévu au dos de la première page de l'APA au format TIFF, étant entendu que toutes les informations y figurant sont de son entière responsabilité ;
- Si la collectivité adopte le paiement minoré des FPS, la page sus-mentionnée devra obligatoirement être présente et préciser les modalités de mise en œuvre de celui-ci ;
- Renseigner rigoureusement toutes les informations présentes au paragraphe « Comment envoyer votre recours ? » du feuillet intitulé : « Comment contester cet avis de paiement », qui sont entièrement de la responsabilité de la collectivité.

4.2 Engagements de l'ANTAI

L'ANTAI s'engage à :

- Traiter l'ensemble des informations nécessaires à l'émission des avis de paiement initiaux et rectificatifs des FPS reçus par voie électronique conformes aux spécifications définies avec l'ANTAI ;
- Editer les avis de paiement initiaux et rectificatifs des FPS ainsi que tous les documents prévus dans le cadre du traitement d'un avis de paiement par l'ANTAI ;

- Affranchir les avis de paiement et procéder à leur expédition au domicile du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné ou au domicile du locataire ou de l'acquéreur du véhicule ;
- Assurer, à la demande de la collectivité, la personnalisation des avis de paiement initiaux et rectificatifs à envoyer en y faisant figurer, aux emplacements prévus, les éléments de personnalisation transmis par la collectivité (symbole/logotype de la collectivité et texte libre pour personnaliser l'avis de paiement) ;
- Assurer un service de centre d'appels téléphonique auprès de la collectivité et/ou de son ou ses tiers-contractant(s) dans le déploiement de certificat(s) de chiffrement ;
- Assurer un service de centre d'appels téléphonique auprès des redevables des avis de paiement leur permettant d'avoir une information générale et d'identifier leurs différents interlocuteurs ;
- Mettre à disposition de la collectivité et/ou de son ou ses tiers-contractant(s) un environnement de tests de ses échanges avec l'ANTAI et délivrer un rapport de tests ;
- Mettre à disposition de manière informatique toutes les informations permettant aux collectivités de faire le suivi quantitatif relatif au traitement par l'ANTAI des FPS, y compris l'imminence d'un titre exécutoire suite à la fin du délai de paiement ;
- Informer la collectivité des évolutions majeures de ses règles de traitement ;
- Informer la collectivité en cas d'incident technique majeur, et lui communiquer un calendrier indicatif de mise en œuvre d'actions adaptées pour y répondre ;
- Présenter à une échéance régulière, au moins annuelle, une synthèse de son activité en matière de stationnement payant ;
- Utiliser les coordonnées d'un locataire de longue durée du véhicule lorsqu'il est ainsi déclaré dans le système d'information des véhicules pour envoyer le FPS ;
- Rechercher une adresse alternative des usagers concernés pour les avis de paiement de FPS retournés par La Poste au CNT avec la mention « pli non distribué » (PND) ;
- Fournir les canaux de paiement permettant aux usagers de régler leur FPS ;
- Fournir à un redevable qui le demande un justificatif de paiement ;
- Assurer, pendant trois ans, l'archivage électronique de l'ensemble des données des avis de paiement initiaux, rectificatifs et majorés, des justificatifs de paiement des FPS dont la gestion lui a été confiée, sauf en cas de recours à la CCSP ou en cas de force majeure.

5. Mise en place d'un paiement minoré

La collectivité qui souhaite proposer aux redevables de payer leur FPS à un montant minoré dans un délai qu'elle détermine à deux possibilités :

- Le notifier par ses propres moyens aux usagers avant la transmission par voie électronique des FPS à l'ANTAI ;
- L'indiquer à l'ANTAI pour mettre en place cette fonctionnalité. Les informations de minoration seront alors transmises informatiquement à l'ANTAI afin qu'elles soient prises en compte dans les traitements de l'ANTAI, en particulier sur les canaux de paiement de l'Agence. L'information sur la minoration devra obligatoirement être portée à la connaissance des

redevables par la page de personnalisation fournie par la Collectivité, figurant au verso de la première page de l'avis de paiement. Le FPS minoré doit alors obligatoirement et exclusivement être payé par le redevable sur les canaux de paiement fournis par l'ANTAI. Lorsque la collectivité sollicite l'ANTAI à cette fin, elle doit également lui faire parvenir la délibération autorisant la mise en place d'un paiement minoré.

6. Durée de la convention - renouvellement

La présente convention prend effet à compter du 1^{er} janvier 2024 ou, si elle est signée postérieurement, à partir de la date de sa signature par les deux parties. Elle est conclue pour une durée se terminant le 31 décembre 2026. Une nouvelle convention est nécessaire pour prolonger l'adhésion au service.

7. Droit applicable - Règlement amiable - Juridiction compétente

7.1 Droit applicable

La présente convention est régie par le droit français.

7.2 Règlement amiable

La présente convention est conclue et exécutée de bonne foi par les parties qui s'engagent à examiner ensemble dans le plus grand esprit de concertation les éventuelles difficultés qui peuvent survenir lors de son exécution.

En cas de différend entre les parties, celles-ci s'engagent à se réunir aux fins de conciliation dans un délai de quinze (15) jours suivant l'exposé du différend, lequel aura été porté par l'une des parties à la connaissance de l'autre au moyen d'une lettre recommandée avec avis de réception.

Dans les cas où les parties n'arrivent pas à trouver un accord, elles ont la possibilité de désigner un expert d'un commun accord.

L'expert propose une solution au litige. A défaut d'accord intervenu entre les parties sur cette solution dans un délai de quinze (15) jours calendaires à compter de la communication du rapport de l'expert aux parties, celles-ci peuvent saisir les tribunaux.

7.3 Juridiction compétente

A défaut de règlement amiable, tout litige portant sur la conclusion, l'entrée en vigueur, l'interprétation, l'application, la résiliation et les suites de la convention est porté devant le tribunal administratif de Paris même en cas de référé, de demande incidente, de pluralité de défendeurs ou d'appel en garantie.

8. Force majeure

Est entendue par force majeure les événements de guerre déclarés ou non déclarés, de grève générale de travail, de maladies épidémiques, de mise en quarantaine, d'incendie, de crues exceptionnelles, d'accidents ou d'autres événements indépendants de la volonté des deux Parties. Aucune des deux Parties ne peut être tenue responsable du retard constaté en raison des événements de force majeure.

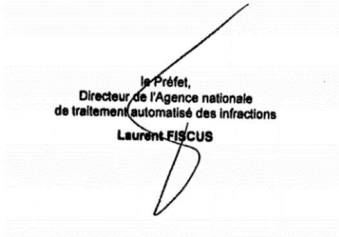
En cas de force majeure, constatée par l'une des Parties, celle-ci en informe l'autre par écrit dans les meilleurs délais.

Les délais prévus pour la livraison sont décalés en fonction des circonstances et de la durée de la force majeure. Si une Partie constate un cas de force majeure, elle en informe l'autre et lui

communiqué toute information utile sur l'évolution envisagée de son activité et les délais de mise en œuvre des actions prévues pour y faire face.

Fait à Aix-les-Bains, le

en 2 exemplaires originaux

<p>Pour l'ANTAI, Le Préfet Laurent FISCUS, Directeur,</p> <p>Date, cachet, signature A Paris, Le 17/10/2023</p>  <p>Le Préfet, Directeur de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions Laurent FISCUS</p>	<p>Pour la Collectivité,</p> <p>Date, cachet, signature</p>
--	---

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Conditions financières

Annexe 2 : Conditions Générales d'Utilisation (CGU)

Annexe 3 : Confidentialité et données personnelles

Annexe 1 : Conditions financières

1. Prix des prestations réalisées par l'ANTAI

a) La collectivité verse pour les prestations réalisées par l'ANTAI les montants suivants :

Prestations	Prix unitaire pour l'année 2024
1. Traitement, impression et mise sous pli d'un avis de paiement	
1.1 Traitement, impression et mise sous pli d'un avis de paiement initial	0,98 € par pli envoyé
1.2 Traitement, impression et mise sous pli d'un avis de paiement rectificatif	0,98 € par pli envoyé
2. Traitement d'un avis de paiement dématérialisé	
2.1 Traitement d'un avis de paiement initial dématérialisé	0,83 € par envoi dématérialisé
2.2 Traitement d'un avis de paiement rectificatif dématérialisé	0,83 € par envoi dématérialisé

b) L'affranchissement est refacturé pour chaque courrier envoyé :

Les courriers envoyés sont :

- Un avis de paiement initial ;
- Un avis de paiement rectificatif ;
- Un nouvel envoi d'un avis de paiement lorsqu'une adresse alternative a été retrouvée ;
- Un justificatif de paiement ;
- Tout autre envoi dans le cadre du traitement d'un avis de paiement par l'ANTAI.

L'affranchissement est refacturé pour chaque courrier envoyé selon le tarif en vigueur à La Poste.

A titre indicatif, le coût d'affranchissement est au 1^{er} janvier 2023 de 0,65 € par courrier envoyé. Ce prix peut être réévalué selon les évolutions tarifaires de La Poste. Par exemple, pour l'année 2024, le coût de l'affranchissement peut être réévalué sous réserve d'éventuelles évolutions tarifaires de La Poste d'ici le 1^{er} janvier 2024.

2. Révision annuelle des prix unitaires

Les prix unitaires des prestations réalisées par l'ANTAI et exposées dans le paragraphe 1. a) de cette annexe 1, sont révisés annuellement pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier de chaque année (N) en application de la formule exposée ci-après :

$$P = P0 \times \left(0,30 + 0,40 \times \frac{CPF}{CPF0} + 0,30 \times \frac{S}{S0} \right)$$

Dans laquelle :

- P : prix révisé ;
- P0 : prix contractuel d'origine ;
- CPF0 : valeur de l'indice arrêté CPF18 « travaux d'impression et de reproduction » base 2015, identifiant INSEE 010534151 publié au 30 septembre 2023 ;
- CPF : valeur de l'indice arrêté CPF18 « travaux d'impression et de reproduction » base 2015, identifiant INSEE 010534151 publié au 30 septembre N-1 ;
- S0 : dernier indice SYNTEC publié au 30 septembre 2023 ;

- S : dernier indice SYNTEC publié au 30 septembre N-1 ;

Où :

- Si le dernier indice connu à la date de la révision est un indice provisoire, on utilisera le dernier indice arrêté ;
- La valeur des indices SYNTEC, correspond aux valeurs initiales telles que publiées à la date concernée sur le site de la Fédération SYNTEC. A titre d'exemple, le dernier indice SYNTEC publié le 30 septembre 2022 est celui d'août 2022 pour un total de 286,4.

Dans le cadre de la révision annuelle des prix, l'augmentation annuelle ne peut pas être supérieure à 3 %.

De nouvelles prestations peuvent être ajoutées lors de la révision annuelle des prix dans le cas où un besoin nouveau apparaîtrait. Un avenant à la présente convention est alors conclu.

L'ANTAI communique sur l'espace internet dédié (SWA-PART) aux collectivités au plus tard le 30 novembre N-1 les prix unitaires applicables à compter du 1^{er} janvier N.

Afin de respecter les conditions de révision de prix exposées ci-avant, la révision des prix est effectuée entre le 1^{er} octobre N-1 et le 30 novembre N-1 pour une entrée en vigueur au 1^{er} janvier N.

3. Modalités de facturation

Les prestations réalisées par l'ANTAI sont payables mensuellement.

Les avis des sommes à payer sont transmis mensuellement aux collectivités via le portail Chorus Pro.

L'avis des sommes à payer comporte les mentions suivantes :

- L'indication exacte du nom ou de la raison sociale de l'ANTAI ;
- Le nom et le numéro SIRET de la collectivité locale ;
- Le code service et /ou le numéro d'engagement juridique transmis par la collectivité ;
- Les quantités pour chaque prestation ;
- Les frais d'affranchissement pour chaque prestation.

Le paiement est effectué par virement net à trente (30) jours calendaires à compter du statut de mise à disposition du destinataire de l'avis des sommes à payer sur le portail Chorus Pro.

Concernant le(s) changement(s) de code service et/ou de numéro d'engagement juridique, il convient de transmettre cette(s) demande(s) avant le cinq (5) du mois suivant à facturer. Exemple : pour une facturation au titre du mois de janvier 2023, les changements doivent être communiqué à l'ANTAI avant le 5 février 2023. Ces données doivent être complété dans le SWA-PART, rubrique Facturation.

Par ailleurs, si la collectivité territoriale souhaite être facturée sur un SIRET annexe ou secondaire, cette option est possible. Dans ce cas, la collectivité devra renseigner sur le SWA-PART (rubrique Facturation) son SIRET secondaire sur lequel elle souhaite être facturée.

Annexe 2 : Conditions Générales d'Utilisation (CGU)

1. Objet

Les présentes CGU régissent l'accès du SWA-PART FPS et ont pour objet d'en définir les modalités et conditions d'utilisation. Tout accès et toute utilisation du SWA-PART FPS sont subordonnés au respect des présentes CGU.

2. Mentions légales

Le SWA-PART FPS est géré par l'ANTAI. Les droits de propriété intellectuelle et autres droits de propriété relatifs aux informations proposées sur le SWA-PART FPS appartiennent à l'ANTAI. L'ensemble des éléments graphiques du SWA-PART FPS est la propriété de l'ANTAI, exception faite des symboles/logotypes des Utilisateurs qui restent leur propriété.

3. Définitions

Les termes présents dans les CGU et définis ci-dessous auront la signification suivante :

Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) : Établissement public administratif chargé d'envoyer les avis de paiement des FPS au domicile des titulaires du certificat d'immatriculation quand la collectivité a fait le choix de recourir à cette prestation. L'ANTAI agit également en tant qu'ordonnateur de l'État pour l'émission des titres exécutoires permettant le recouvrement forcé des FPS impayés.

Avis de Paiement ou APA d'un forfait de post-stationnement : document initial ou rectificatif adressé à tout usager redevable d'un forfait de post-stationnement.

CNT : Centre National de Traitement des infractions, basé à Rennes.

Cycle complet : ce cycle correspond au cas d'une collectivité qui a fait le choix de l'ANTAI pour assurer le traitement des messages FPS et l'édition des APA. Les conditions et engagements respectifs de la collectivité et de l'ANTAI pour le cycle complet sont décrits dans une convention FPS *ad hoc*.

Cycle partiel : ce cycle correspond au cas d'une collectivité qui n'a pas fait le choix de l'ANTAI pour assurer le traitement des messages FPS. La collectivité a ainsi choisi de gérer elle-même la phase amiable (3 mois). Ses messages FPS (mFPS) impayés au terme de la phase amiable ne seront transmis à l'ANTAI que pour leur traitement en phase exécutoire.

eAPA : avis de paiement électronique, envoyé de manière dématérialisé.

FPS : Forfait de post-stationnement.

FPS minoré : une collectivité peut décider de minorer le montant d'un FPS s'il est réglé dans un délai qu'elle détermine.

mFPS : messages FPS (données informatiques nécessaires à l'édition d'un FPS).

SWA-PART FPS: Interface mise à la disposition des collectivités leur permettant d'accéder à un onglet Convention, Facturation, Messagerie. L'onglet messagerie remplace l'adresse mail service-fps@antai.fr et antai-facturation-fps@interieur.gouv.fr.

Utilisateur : est considéré comme Utilisateur toute collectivité signataire de la convention qui gère du stationnement payant. Sont également considérés comme Utilisateurs les tiers contractants éventuels de ces collectivités.

4. Acceptation

L'accès et l'utilisation du SWA-PART FPS sont soumis à l'acceptation et au respect des présentes CGU. En adhérant au SWA-PART FPS, quels que soient les moyens techniques d'accès et les terminaux utilisés, l'Utilisateur, personne dûment habilitée à cet effet par la collectivité, est présumé connaître les présentes CGU et en accepter les termes sans réserve.

Les CGU peuvent faire l'objet d'évolutions sous réserve d'un préavis de 3 mois, notamment par la mise à disposition de nouvelles fonctionnalités, ou en supprimant ou modifiant certaines fonctionnalités. Les CGU modifiées se substituent *de facto* à l'annexe. En cas de désaccord avec les CGU, aucun usage du SWA-PART FPS ne saurait être effectué par l'Utilisateur.

5. Accès aux services

Les CGU du SWA-PART FPS concernent toute collectivité qui gère du stationnement payant dans le cadre de la réforme de la dépenalisation du stationnement payant entrée en vigueur le 1er janvier 2018. Elles s'appliquent tant aux collectivités ayant choisi le cycle complet qu'aux collectivités ayant choisi le cycle partiel.

Pour accéder au SWA-PART FPS, l'Utilisateur doit créer un compte en s'enregistrant sur le portail de l'ANTAI dans l'espace dédié aux collectivités et entrer les informations suivantes :

- nom de compte (ou login) ;
- mot de passe ;
- adresse e-mail.

Le nom de compte (ou login) et le mot de passe permettent à l'Utilisateur d'accéder au SWA-PART FPS. L'adresse e-mail permet à l'ANTAI de communiquer avec l'Utilisateur dans le cadre de la gestion et du suivi du compte et d'envoyer des informations relatives au SWA-PART FPS. A ce titre, l'ANTAI recommande que cette adresse soit la plus pérenne possible et consultée régulièrement afin d'éviter toute perte de contact due à des changements de poste ou absence plus ou moins prolongée.

L'adresse courriel de contact de la collectivité est la suivante :

police@aixlesbains.fr

L'utilisation de serveurs mandataires (également appelés proxy), autres que ceux éventuellement mis en place par la collectivité dans son infrastructure, tant pour la création de compte que pour la connexion au compte est interdite. La création de compte de façon automatisée et/ou avec une identité fausse ou frauduleuse est interdite.

5.1. Communications

La communication entre l'Agence et la Collectivité se fera par la messagerie du SWA-PART FPS sauf exception. En cas de dysfonctionnement de ce dernier, l'adresse de messagerie fournie à l'inscription sera utilisée.

6. Obligations et engagements de l'Utilisateur

L'Utilisateur du SWA-PART FPS s'engage à :

- Faire appel exclusivement à des agents assermentés pour l'établissement des FPS. En cas de marché(s) confié(s) à des tiers-contractants pour l'établissement des FPS, l'Utilisateur s'engage à veiller à ce que les personnels de ces tiers-contractants soient assermentés pour être conforme aux textes réglementaires ;

- Utiliser la connexion sécurisée vers le CNT dédiée aux seules fins de transmission des messages FPS vers l'ANTAI ;
- Veiller à la transmission sécurisée des messages FPS destinés à l'ANTAI en utilisant les certificats de chiffrement obtenus auprès de Prestataires de Services de Confiance référencés par l'Agence Nationale de la Sécurité des Systèmes d'Information (<http://www.ssi.gouv.fr/>) ;
- Ne pas tenter de modifier ou d'extraire les éléments de sécurité relatifs à l'authentification d'origine de la connexion entre la collectivité et le CNT de l'ANTAI ou relatifs à l'émission des messages FPS vers l'ANTAI. En particulier, ne pas altérer ni modifier ni tenter d'extraire les certificats ou les clés d'authentification fournis par le CNT et utilisés pour authentifier l'origine des messages FPS ainsi que l'origine de la connexion ;
- Utiliser une solution logicielle de gestion des FPS conforme aux spécifications techniques pour les échanges de données entre une solution logicielle de gestion de FPS et l'ANTAI ;
- S'assurer que la solution logicielle retenue par la collectivité, ou par chacun de ses tiers-contractants FPS, a passé avec succès l'ensemble des tests de conventionnement avec l'ANTAI (la solution logicielle est attestée par un rapport de tests) ;
- Communiquer à l'ANTAI, dès qu'elle en a connaissance, toute modification relative à l'identité de la collectivité ou à l'organisation de son stationnement payant (fusion de collectivités, modification de l'entité en charge du stationnement, etc.) susceptibles d'avoir une incidence sur les prestations en cours auprès du SWA-PART FPS.

7. Disponibilité et évolution

Tous les frais supportés par l'Utilisateur pour accéder au SWA-PART FPS (matériel informatique, logiciels, connexion Internet, certificats, etc.) sont à sa charge. Le SWA-PART FPS est disponible 7 jours sur 7, 24h sur 24h. En cas de force majeure ayant pour conséquence un dysfonctionnement du SWA-PART FPS, celui-ci peut être interrompu sans délai. L'ANTAI peut faire évoluer, modifier pour tout motif nécessaire au bon fonctionnement du SWA-PART FPS, ou suspendre, pour des raisons de maintenance, le SWA-PART FPS. En ce cas il lui appartient d'en informer l'Utilisateur en respectant un délai de prévenance d'au moins quinze (15) jours franc. L'ANTAI s'engage également à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires au rétablissement du service dans les meilleurs délais. L'Utilisateur s'oblige à ne réclamer aucune indemnisation suite à l'interruption, à la suspension ou à la modification des présentes CGU.

8. Responsabilité

L'Utilisateur s'engage à ne fournir que des informations exactes, vérifiables, à jour et complètes. Dans l'hypothèse où l'utilisateur ne s'acquitterait pas de cet engagement, l'ANTAI se réserve le droit de suspendre ou supprimer son compte dans le SWA-PART FPS, sans préjudice des éventuelles actions en responsabilité pénale et civile qui pourraient être engagées à son encontre.

9. Propriété intellectuelle et données

Les marques, logos, et créations du SWA-PART FPS font l'objet d'une protection par le code de la propriété intellectuelle et plus particulièrement par le droit d'auteur et le droit des marques. L'Utilisateur sollicite l'autorisation préalable du SWA-PART FPS pour toute reproduction, publication ou copie de ces éléments.

L'ANTAI et l'Utilisateur s'engagent à une utilisation des données du SWA-PART FPS détenues, produites ou fournies par l'ANTAI ou par l'Utilisateur) conformément au cadre strictement limité de la mise en œuvre du FPS. Une utilisation des données à des fins commerciales est interdite.

10. Droit applicable

Les CGU sont soumises au droit français. En cas de contestation éventuelle, et après l'échec de toute tentative de recherche d'une solution amiable, les tribunaux français seront seuls compétents pour connaître de ce litige. Pour toute question relative aux présentes CGU du SWA-PART FPS de l'ANTAI, l'Utilisateur a la possibilité de contacter le SWA-PART FPS à l'onglet « messagerie » ou par messagerie électronique à l'adresse service-fps@antai.fr.

Annexe 3 : Confidentialité et données personnelles

La présente annexe à la convention a pour objectif de préciser les règles de confidentialité ainsi que les conditions d'utilisation des données personnelles.

1. Règles de confidentialité

L'ANTAI est tenue de prendre toutes mesures nécessaires, afin d'éviter que les informations, documents ou éléments qui lui sont communiqués ne soient divulgués à un tiers qui n'a pas à en connaître.

Dans le cadre de son obligation de confidentialité, l'ANTAI s'engage à n'utiliser les documents transmis que pour la seule exécution de la présente convention. L'ANTAI s'engage à ne pas divulguer les documents, informations et données détenus à d'autres personnes, qu'il s'agisse de personnes privées ou publiques, après l'échéance ou la résiliation de la présente convention.

Les données confidentielles sont :

- L'ensemble des données transmises pour la notification par voie postale ou par voie dématérialisée des avis de paiement initiaux et rectificatifs ;
- Les coordonnées des titulaires des certificats d'immatriculation (identité, à savoir, nom, prénom, date et lieu de naissance, adresse, type de pièce d'identité) ;
- Les données sur le paiement des FPS.

L'ANTAI s'engage à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour préserver la sécurité notamment matérielle, et assurer la conservation et l'intégrité des données et informations traitées pendant la durée du présent contrat et pendant la durée d'archivage des données ;
- Prendre toutes les mesures permettant d'éviter l'accès et l'utilisation détournée ou frauduleuse par des tiers des informations confidentielles et toutes précautions utiles afin que celles-ci ne soient déformées, endommagées ou communiquées à des personnes non autorisées ;
- Avertir immédiatement par écrit la collectivité de tout élément pouvant laisser présumer une violation des obligations découlant du présent paragraphe.

Les dispositions de la présente convention sont valables pendant toute la durée de celle-ci ainsi que les cinq années qui suivent son expiration.

Conformément aux dispositions de l'article 2 de l'arrêté du 6 novembre 2015 fixant les caractéristiques du numéro des avis de paiement et les spécifications techniques mentionnées à l'article R. 2333-120-10 du code général des collectivités territoriales, les données des avis de paiement du forfait post-stationnement, initiaux ou rectificatifs délivrés par l'ANTAI sont conservées par l'Agence de manière à garantir l'intégrité, l'intelligibilité et l'accessibilité des données pendant une durée de trois (3) ans. Les données sont enregistrées dans un format pérenne et répliquées sur un site distant.

L'ANTAI s'engage à ne pas conserver ces données au-delà de la durée citée et procède à leur élimination en fin de période.

L'obligation de confidentialité est une obligation essentielle de la présente convention et sa violation est de nature à entraîner la résiliation de la présente convention pour faute grave. Il est rappelé que la révélation intentionnelle d'une information à caractère secret par une personne qui en est le dépositaire à titre professionnel est passible de poursuites pénales, conformément à l'article 226-13 du code pénal.

2. Conditions d'utilisation des données personnelles

L'ANTAI s'engage à traiter les données à caractère personnel confiées par la collectivité aux seules fins mentionnées en objet de la présente convention et à respecter ses obligations au regard de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés modifiée, et, de son décret d'application n° 2005-1309 du 20 octobre 2005, ainsi qu'au regard du règlement européen du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

L'ANTAI s'engage à informer la collectivité en cas de :

- Violation des données personnelles identifiées dans le cadre du traitement, et concernant la collectivité ;
- Demande de droit d'accès, de rectification ou de limitation, qui lui seraient adressée.

L'ANTAI atteste qu'elle dispose des moyens techniques présentant les garanties suffisantes pour assurer la sécurité et la confidentialité des données, pour empêcher toute destruction fortuite ou illicite, perte fortuite, divulgation ou accès non autorisé d'un tiers, toute forme illicite de traitement, et pour empêcher que les données ne soient déformées ou endommagées.

L'ANTAI s'assure que l'ensemble de ses sous-traitants ou prestataires pouvant intervenir dans le cadre de la convention présentent les mêmes garanties et obligations sur les données personnelles traitées.

La collectivité s'engage à mener les analyses d'impact nécessaires et mener pour son traitement l'ensemble des mesures nécessaires à garantir la sécurité des données personnelles.

Les points de contacts de la collectivité pour la gestion des données personnelles sont les suivants :

f.fumutamuzo@aixlesbains.fr

Le point de contact de l'ANTAI pour la gestion des données personnelles est le suivant :

donnees-personnelles-antai@interieur.gouv.fr

L'ANTAI déclare tenir un registre des données personnelles qui précise l'encadrement du traitement et les moyens mis en œuvre pour protéger ces données

Modèles de documents envoyés par l'ANTAI

Les modèles de documents envoyés par l'ANTAI sont l'avis de paiement de FPS, l'avis de paiement rectificatif de FPS et le justificatif de paiement de FPS. Ces modèles de documents pourront faire l'objet de modifications.



Numéro de l'avis de paiement :

21750001600019 18 3 006 050 157

Z00 F002qdsvf2hg5z3zii50



Date d'envoi de l'avis de paiement :
18/01/2018

M NEBDRA RRYITEH
23 PASSAGE NTRIAHO
92400 COURBEVOIE



Madame, Monsieur,

Le véhicule dont le certificat d'immatriculation est à votre nom a stationné le **06/01/2018** sur le territoire de **PARIS**, sans que soit réglée totalement la redevance de stationnement prévue. A ce titre, vous êtes redevable d'un forfait de post-stationnement (FPS) dont le détail est décrit ci-dessous.

Etablissement de l'avis de paiement du forfait de post-stationnement

COLLECTIVITÉ AYANT INSTITUÉ LA REDEVANCE

Nom de la collectivité :
PARIS

Autorité dont relève l'agent assermenté :
MOOVIA
69-73 BD VICTOR HUGO
93400 SAINT-OUEN

N° d'identification de l'agent assermenté :
050

INFORMATIONS RELATIVES AU STATIONNEMENT

Date et heure de constatation de l'absence ou de l'insuffisance de paiement immédiat de la redevance :
Le 06/01/2018 à 15h28.

Lieu :
47 RUE DE LIEGE
75008 PARIS
48.87913833 2.32413333 38.7 1.5

N° d'immatriculation du véhicule :
-1DDB1-V0

Marque du véhicule :
SMART

INFORMATIONS RELATIVES A L'ENVOI DE L'AVIS DE PAIEMENT

Date d'envoi de l'avis de paiement :
18/01/2018

Identité et adresse du redevable :
M NEBDRA RRYITEH
23 PASSAGE NTRIAHO
92400 COURBEVOIE

Le montant du FPS dû est égal à : 50 euros.

Ce FPS a cessé de produire ses effets le **06/01/2018** à **20h00**. A partir de cette heure, vous pouvez être redevable d'un nouveau FPS si vous avez continué à stationner au lieu indiqué.

« Signé »

Numéro de l'avis de paiement : 21750001600019 18 3 006 050 157

Pour plus de renseignements sur cet avis et vos démarches, appelez le 0820 538 123 (0,05 €/min + prix d'un appel normal).



MODALITÉS DE PAIEMENT ET CONTESTATION

Comment régler votre FPS ?

Vous devez régler votre FPS auprès de la Direction Générale des Finances Publiques aux coordonnées figurant ci-dessous. S'il vous est demandé, le numéro de télépaiement de votre FPS est le suivant :

21750001600019 18 3 006 050 157 Clé 51



Paiement par smartphone ou par Internet



Scannez le flashcode ci-contre ou saisissez l'URL suivante dans le navigateur de votre smartphone : www.stationnement.gov.fr



Paiement par téléphone (serveur vocal interactif)

Par carte bancaire au 0811 10 10 10 (0,05 €/min + prix d'un appel normal).



Paiement par courrier

Par chèque libellé en euros à l'ordre du Trésor public (adresse mentionnée sur la carte de paiement). Joignez la carte de paiement ci-dessous pour servir de référence sans l'agrafer ni la coller. Envoyez le tout dans l'enveloppe retour à affranchir. **Ne joignez aucun autre document.**



Paiement au guichet d'un centre des finances publiques

Uniquement par carte bancaire, muni du présent avis.



Paiement chez un buraliste ou partenaire agréé*

En lui présentant le flashcode se trouvant sur la carte de paiement ci-dessous
* identifié par le logo ci-contre, liste consultable sur www.impots.gov.fr/portail/paiement-proximite



ATTENTION

Date limite de paiement de votre FPS : 23/04/2018

En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant à cette date, un titre exécutoire assorti de la majoration prévue à l'article R. 2333-120-16 du code général des collectivités territoriales sera émis à votre rencontre. Cette majoration est fixée à 20% du montant du FPS impayé sans pouvoir être inférieure à 50 euros.



CARTE DE PAIEMENT

Date de l'avis : 18/01/2018

M NEBDRRA RRYITEH
23 PASSAGE NTRIHAO
92400 COURBEVOIE

5000 *



CENTRE D'ENCAISSEMENT
TSA 69089
35908 RENNES CEDEX 09

NE RIEN INSCRIRE SOUS CE TRAIT - NE PAS PLIER

543219000176 04002711830060501570350401962806

5000

Comment contester cet avis de paiement ?

Si vous souhaitez contester cet avis de paiement, **vous devez former un recours administratif préalable obligatoire (RAPO)** avant toute saisine de la juridiction compétente, à peine d'irrecevabilité de cette saisine.

Conditions de recevabilité de votre recours (RAPO)

✓ Comment envoyer votre recours (RAPO) ?

- Par **voie électronique** à l'adresse suivante :

<https://www.paris.fr/fps>

- Par **lettre recommandée** avec demande d'avis de réception à l'adresse suivante :

**CENTRE DE NUMÉRISATION RAPO FPS
6 AVENUE DE LA PORTE D'IVRY
75013 PARIS**

✓ Dans quel délai ?

- Ce recours (RAPO) est à adresser dans le délai d'un mois, soit avant le : **23/02/2018**
Vous êtes réputé avoir reçu le présent avis 5 jours francs à compter de la date d'envoi.

✓ Quelles pièces transmettre ?

Pièces à transmettre obligatoirement sous peine d'irrecevabilité du recours :

- Un exposé des faits et des arguments expliquant le recours.
- Une copie de l'avis de paiement contesté.
- Une copie du certificat d'immatriculation ou de la déclaration de cession du véhicule et de son accusé d'enregistrement dans le système d'immatriculation des véhicules.

Pièces à transmettre selon votre situation :

- Le cas échéant, les pièces permettant d'apprécier le bien-fondé de votre recours.
En tant que titulaire du certificat d'immatriculation, locataire ou acquéreur du véhicule concerné, vous pouvez habilitier toute personne pour former le recours administratif en votre nom et pour votre compte. Dans ce cas, le mandat d'habilitation doit être transmis avec le recours.

Délai de réponse de l'autorité administrative ou de son délégataire

- L'absence de réponse écrite reçue dans le mois suivant la date de l'avis de réception postal ou électronique du recours vaut rejet du recours.
- La décision de rejet peut être contestée dans le délai d'un mois devant la commission du contentieux du stationnement payant, sous réserve du respect des conditions de recevabilité du recours.

DROITS D'ACCÈS ET DE RECTIFICATION

Le ministère de l'intérieur est responsable du traitement de données « Services FPS - ANTAI » qui a pour finalité, conformément à l'article L2333-87 du CGCT, la notification des avis de paiement de FPS et l'émission des titres exécutoires et d'annulation prévus à cet article.

Les données personnelles recueillies dans ce cadre (état civil, informations d'ordre économique et financier, données de connexion ou de localisation) sont conservées pendant 3 ans et destinées à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions ainsi qu'à la direction générale des finances publiques en charge de leur recouvrement.

Vous pouvez exercer un droit d'accès, de rectification ou d'opposition pour motifs légitimes relatifs aux renseignements vous concernant et ayant fait l'objet d'un traitement automatisé (art. 70-18 à 70-20 de la loi du 6 janvier 1978). Ce droit s'exerce, par courrier séparé, auprès de : Données personnelles CNT - CS 74 000 - 35094 Rennes Cedex 9.

Vous pouvez également exercer ce droit auprès de l'autorité dont relève l'agent assermenté ayant établi cet avis de paiement et dont l'adresse figure sur la première page du présent avis. En cas d'absence de réponse, vous pourrez adresser une réclamation auprès de la CNIL par voie électronique ou par courrier.

Numéro de l'avis de paiement rectificatif :

21800019800018 17 1 113 000 901

Numéro de l'avis de paiement Initial :

21800019800018 17 1 113 000 900



Date d'envoi de l'avis de paiement rectificatif :

13/11/2017

Date d'envoi de l'avis de paiement Initial :

08/09/2017

Z00 F002qly3ec3yqduho05h0

M DUPONT MICHEL
 12 RUE DES ECOLES
 59000 LILLE



Madame, Monsieur,

Vous avez formé un recours administratif préalable obligatoire (RAPO) à l'encontre de l'avis de paiement de forfait de post-stationnement (FPS) n°21800019800018171113000900 en date du 06/09/2017.

A la suite de ce recours, un avis de paiement rectificatif a été établi. Vous en trouverez le détail ci-dessous.

Etablissement de l'avis de paiement rectificatif du forfait de post-stationnement

COLLECTIVITÉ AYANT INSTITUÉ LA REDEVANCE

Nom de la collectivité :
 AMIENS

Autorité dont relève l'agent assermenté :
 SERVICE DE CONTROLE DU STATIONNEMENT PAYANT
 22 RUE DU NORD
 80010 AMIENS

N° d'identification de l'agent assermenté :
 2468013579

INFORMATIONS RELATIVES AU STATIONNEMENT

Date et heure de constatation de l'absence ou de l'insuffisance de paiement immédiat de la redevance :
 Le 06/09/2017 à 09h37.

Lieu :
 12 RUE D'ARTOIS
 AMIENS 80

N° d'immatriculation du véhicule :
 99999996

Marque du véhicule :
 BMW

INFORMATIONS RELATIVES AU RECOURS ADMINISTRATIF (RAPO)

Identité et adresse du redevable :
 M DUPONT MICHEL
 12 RUE DES ECOLES
 59000 LILLE

Date de réception du recours (RAPO) :
 06/09/2017

Identité de la personne habilitée pour agir au nom et pour le compte du redevable :
 SERVICE D'AIDE A LA CONTESTATION POLONAISE

Date d'établissement de l'avis de paiement de FPS rectificatif : 13/11/2017

Le montant rectifié du FPS dû est égal à : 21,55 euros.

« Signé »

Numéro de l'avis de paiement rectificatif : 21800019800018 17 1 113 000 901

Pour plus de renseignements sur cet avis et vos démarches, appelez le 0820 538 123 (0,05 €/min + prix d'un appel normal).

V16.00.01.01.01360146 21800019800018171113000901 37 APA FRFR



MODALITÉS DE PAIEMENT ET CONTESTATION

Comment régler votre FPS ?

Vous devez régler votre FPS auprès de la Direction Générale des Finances Publiques aux coordonnées figurant ci-dessous. S'il vous est demandé, le numéro de télépaiement de votre FPS est le suivant :

21800019800018 17 1 113 000 901 Clé 37



Paiement par smartphone ou par Internet



Scannez le flashcode ci-contre ou saisissez l'URL suivante dans le navigateur de votre smartphone : www.stationnement.gouv.fr



Paiement par téléphone (serveur vocal interactif)

Par carte bancaire au 0811 10 10 10 (0,05 €/min + prix d'un appel normal).



Paiement par courrier

Par chèque libellé en euros à l'ordre du Trésor public (adresse mentionnée sur la carte de paiement). Joignez la carte de paiement ci-dessous pour servir de référence sans l'agrafer ni la coller. Envoyez le tout dans l'enveloppe retour à affranchir. **Ne joignez aucun autre document.**



Paiement au guichet d'un centre des finances publiques

Uniquement par carte bancaire, muni du présent avis.



Paiement chez un buraliste ou partenaire agréé*

En lui présentant le flashcode se trouvant sur la carte de paiement ci-dessous
* identifié par le logo ci-contre, liste consultable sur www.impots.gouv.fr/portail/paiement-proximite



ATTENTION

Date limite de paiement de votre FPS : 15/12/2017

En cas de non-paiement ou de paiement insuffisant à cette date, un titre exécutoire assorti de la majoration prévue à l'article R. 2333-120-16 du code général des collectivités territoriales sera émis à votre rencontre. Cette majoration est fixée à 20% du montant du FPS impayé sans pouvoir être inférieure à 50 euros.



CARTE DE PAIEMENT

Date de l'avis : 13/11/2017

M DUPONT MICHEL
12 RUE DES ECOLES
59000 LILLE

2155 *



CENTRE D'ENCAISSEMENT
TSA 69089
35908 RENNES CEDEX 09

NE RIEN INSCRIRE SOUS CE TRAIT - NE PAS PLIER

543219000176 65000421711130009010350401968806

2155

Comment contester cet avis de paiement rectificatif de FPS ?

Si vous souhaitez contester cet avis de paiement, vous devez former un recours auprès de la commission du contentieux du stationnement payant (CCSP).

Conditions de recevabilité de votre recours

✓ Comment envoyer votre recours ?

- Par **voie électronique** à l'adresse suivante : www.ccsp.fr
- Par **courrier simple** envoyé à l'adresse suivante :

CCSP
TSA 51544
87021 LIMOGES CEDEX 9

- Par **télécopie** au numéro suivant : **05 44 24 80 51** (appel non surtaxé)

✓ Dans quel délai ?

- Ce recours est à adresser à compter de la date de réception du présent avis de paiement rectificatif, soit avant le : **20/12/2017**

✓ Quelles pièces transmettre ?

- Le formulaire de recours disponible à l'adresse suivante : www.ccsp.fr
- Une copie de l'avis de paiement du FPS initial
- Une copie du recours administratif (RAPO) formé auprès de la collectivité
- Une copie de l'accusé de réception postale ou électronique du RAPO
- Une copie du présent avis de paiement rectificatif
- Le justificatif de paiement du FPS rectificatif

Informations utiles

La Commission du contentieux du stationnement payant peut infliger à l'auteur d'une requête qu'elle estime abusive une amende dont le montant peut s'élever jusqu'à 2 000 euros.

DROITS D'ACCÈS ET DE RECTIFICATION

Le ministère de l'intérieur est responsable du traitement de données « Services FPS - ANTAI » qui a pour finalité, conformément à l'article L2333-87 du CGCT, la notification des avis de paiement de FPS et l'émission des titres exécutoires et d'annulation prévus à cet article.

Les données personnelles recueillies dans ce cadre (état civil, informations d'ordre économique et financier, données de connexion ou de localisation) sont conservées pendant 3 ans et destinées à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions ainsi qu'à la direction générale des finances publiques en charge de leur recouvrement.

Vous pouvez exercer un droit d'accès, de rectification ou d'opposition pour motifs légitimes relatifs aux renseignements vous concernant et ayant fait l'objet d'un traitement automatisé (art. 70-18 à 70-20 de la loi du 6 janvier 1978). Ce droit s'exerce, par courrier séparé, auprès de : Données personnelles CNT - CS 74 000 - 35094 Rennes Cedex 9.

Vous pouvez également exercer ce droit auprès de l'autorité dont relève l'agent assermenté ayant établi cet avis de paiement et dont l'adresse figure sur la première page du présent avis. En cas d'absence de réponse, vous pourrez adresser une réclamation auprès de la CNIL par voie électronique ou par courrier.



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

JUSTIFICATIF DE PAIEMENT DU FPS



N° de l'avis de paiement

11111111111111 22 3 444 555 666

Z00 MI2301F0000000006k2s6u914600



Date de mise à disposition du
justificatif de paiement
25/07/2017

M MARTIN JEAN MICHEL
RDC AU FOND DU COULOIR
20 BIS RUE DES PEUPLIERS
59000 LILLE

Madame, Monsieur,

Vous avez choisi de régler votre Forfait de Post-Stationnement (FPS) par chèque et nous vous en remercions.

Veillez trouver le justificatif de paiement dont le détail est décrit ci-dessous.

Justificatif de paiement du FPS

DATE DE CONSTATATION DU FORFAIT DE POST-STATIONNEMENT (FPS) :	24/05/2017
DATE D'ÉMISSION DE L'AVIS DE PAIEMENT :	26/05/2017
MONTANT RÉGLÉ :	15300.50 euros
DATE DE RÈGLEMENT :	20/07/2017



Justificatif à conserver

Pour plus de renseignements sur ce justificatif et vos démarches, appelez le 0 820 538 123 (0,05 €/min + prix d'un appel normal).

V01.00.02.01.135ag" 11111111111111223444555666 JP FRFR



LE DÉPARTEMENT



Réunion de présentation du plan de lutte contre le frelon asiatique en Savoie

Chambéry

16/02/2024



GDS
des Savoie



LE DÉPARTEMENT

Ordre du jour :

- ✓ Présentation du GDS et de la section apicole
- ✓ Contribution du département
- ✓ État des lieux en Savoie : Chiffres clés en 2023
- ✓ Exemple de la convention Cœur de Savoie
- ✓ Bilan financier 2023
- ✓ Perspectives 2024

1. Plan de lutte contre le frelon asiatique en 2024 – Savoie

- Plan de lutte contre le frelon asiatique en 2024
- Piégeage de printemps: protocole, pièges, organisation

2. Plan de financement 2024- Savoie

- Financements Fond Vert 2024-2025
- Budget prévisionnel par EPCI : Destruction & animation

3. Autres volets de la lutte en 2024: communication & réglementaire



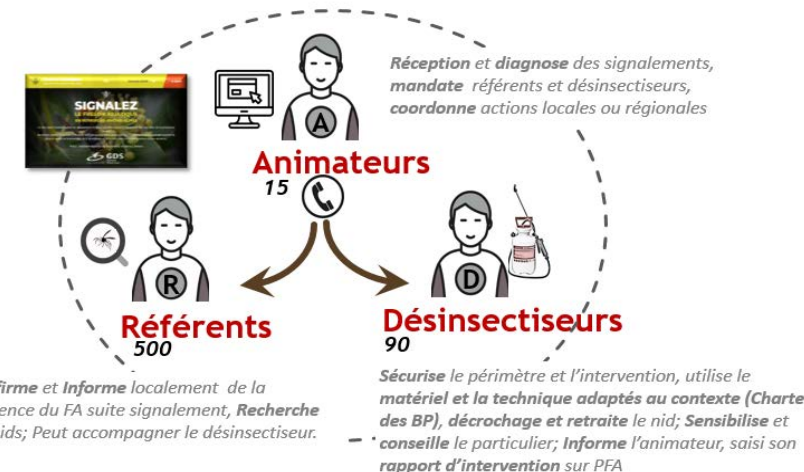
Présentation du GDS et de la section apicole



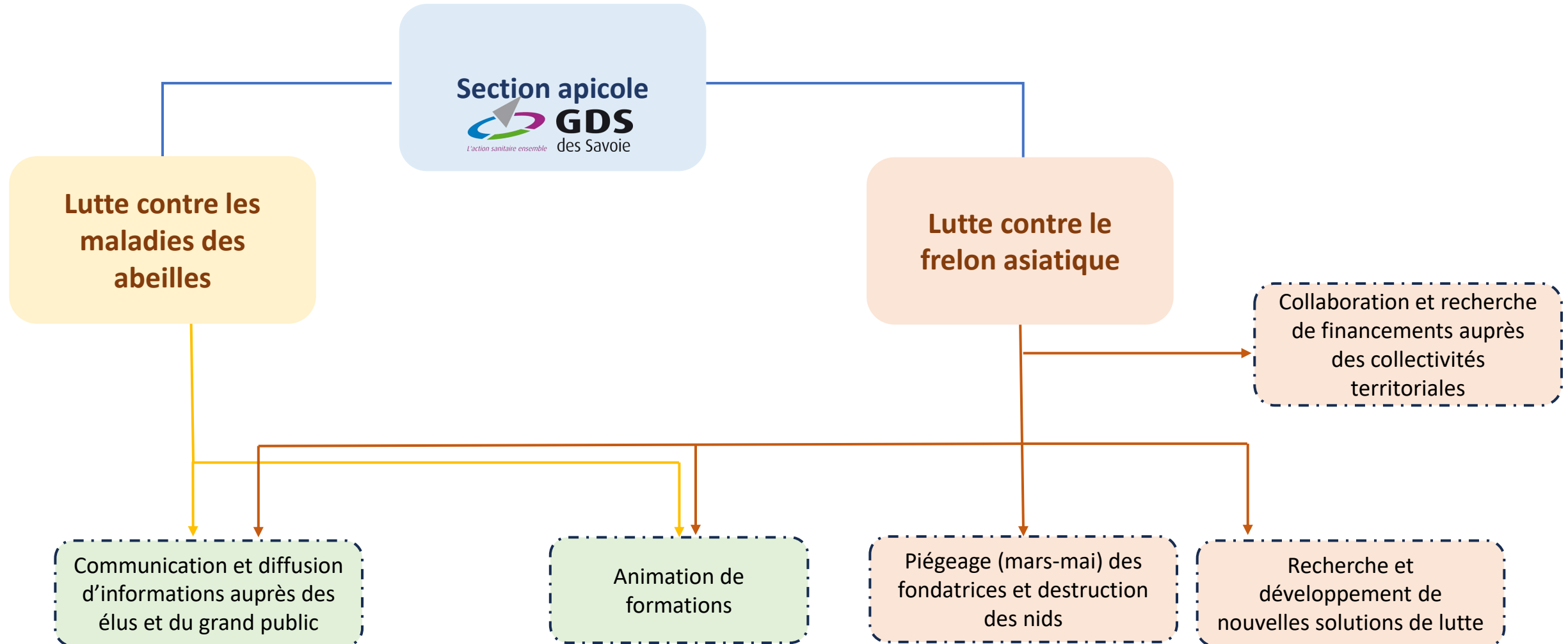
Structuration de la section apicole

Au niveau **européen**, **espèces exotiques envahissantes préoccupantes** adoptée au niveau communautaire le 13 juillet 2016, (règlement d'exécution (UE) 2016/1141) et intégré au titre du code de l'environnement

(NS DGAL/SDSPA/N2013-8082 du 10 mai 2013) **mesures de surveillance, de prévention et de lutte** permettant de limiter l'impact du frelon asiatique sur les colonies d'abeilles domestiques



Missions de la section apicole et gestion du frelon asiatique





Quels impacts du frelon et les enjeux ?



Impacts du Frelon Asiatique

Santé

- Nids en zone péri-urbaine
- attraction par les aliments
- Risque d'accident (allergies, piqûres douloureuse)

Environnemental

- Impact sur la biodiversité : 11kg d'insectes consommés /an pour une colonie de taille moyenne (abeilles sauvages, nombreuses autres espèces ...)

Economique

- Impact sur les cultures fruitières (vergers, vignes, ...)

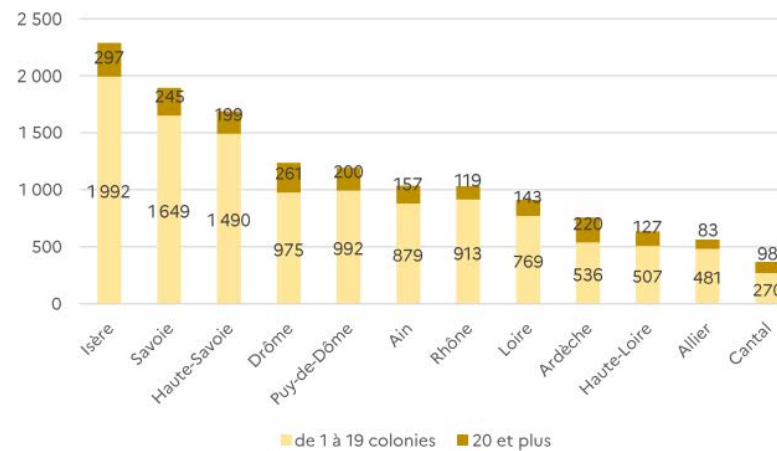
Apiculture

- Forte pression de prédation (stress, baisse des réserves, non renouvellement des populations d'abeille, mortalité dans l'automne-hiver)

Importants dégâts en 2023 sur les ruches

13 602 apiculteurs déclarants (14 8200 en 2021 – 15 855 en 2020 – 13 735 en 2019)

- dont 2 149 avec 20 et plus colonies déclarées



Nombre apiculteurs déclarants région AURA



→ 95% des nids doivent être détruits sur 7 ans pour réduire la densité de 50% (Q. ROME)

→ Investir à bon escient et multiplier les moyens de lutte : complémentarité du piégeage de printemps avec la destruction des nids



Impacts du Frelon Asiatique

Problème de santé public et apiculture – Articles de Presse



Une femme de 66 ans meurt piquée par un frelon asiatique

Par Nicolas André

Christine Dutois, née Allart, 66 ans, avait alerté les élus de Liencourt sur les dangers que représentait cet insecte pour ses abeilles. Elle a été piquée avant de faire une réaction allergique. Elle est décédée à Lens vendredi.

Publié 25 Octobre 2022 à 17h26

Cent vingt ruches décimées par des frelons asiatiques en Seine-et-Marne



Le rucher de deux frères apiculteurs à Lagny-sur-Marne (Seine-et-Marne) a été attaqué par des frelons asiatiques. En trois semaines, au mois d'octobre, ce sont 120 ruches qui ont perdu leurs abeilles. Les frelons ont tout mangé. Les deux apiculteurs ont lancé une cagnotte solidaire pour relancer leur activité.

Loire : Deux cyclistes en urgence absolue après une attaque de frelons

FAITS DIVERS Ils ont été piqués une cinquantaine de fois chacun dans un bois

20 Minutes avec AFP | Publié le 21/08/22 à 19h00



Faits divers Deux personnes grièvement blessées après des piqûres de frelons

Deux adultes et deux adolescents ont été hospitalisés après une attaque de **frelons** à Niort, dans les Deux Sèvres. - Selon nos confrères de France Bleu, quatre personnes ont été ble...

Le 24 octobre 2022 | 14h37

Tout le monde est concerné

→ Importance primordiale d'une lutte collective



Contribution du département



LE DÉPARTEMENT

Contribution du département- Bilan 2023

Appui à l'organisation de cette réunion de présentation, et bilan et perspectives

Faciliter la mise en place des partenariats

Accompagnement au montage du dossier Fonds Vert

Être le relais auprès des élus et du grand public

Apport financier en crédits de fonctionnement:

- **12 500 €** pour la destruction des nids
- **12 100 €** pour la formation des bénévoles à la désinsectisation


Soutien financier en crédit d'investissement pour l'acquisition du matériel destiné à la destruction des nids (perches, combinaisons, ...) à hauteur de **34 752 €**.



LE DÉPARTEMENT

Soutien technique

**Soutien
financier**



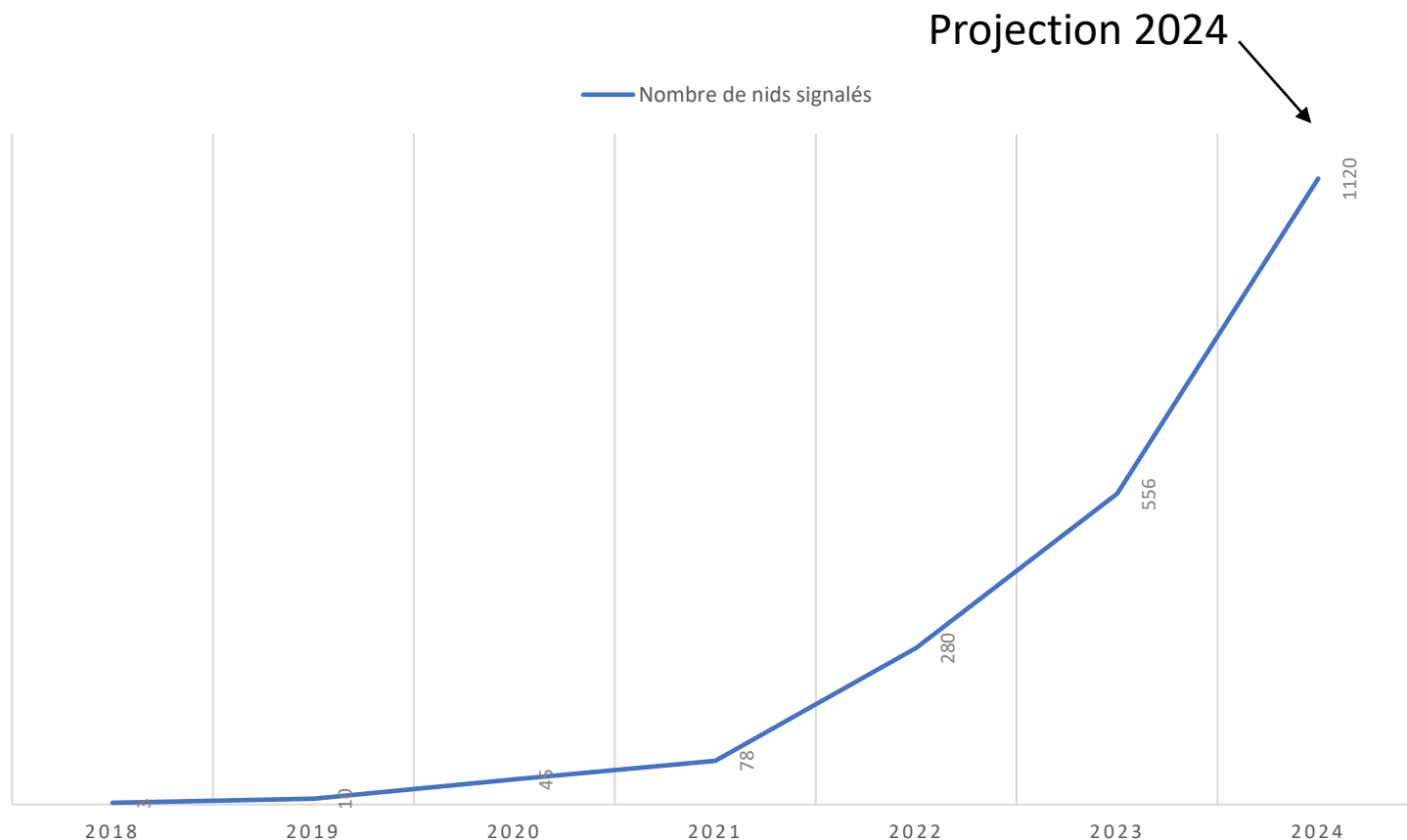
État des lieux en Savoie Chiffres clés en 2023



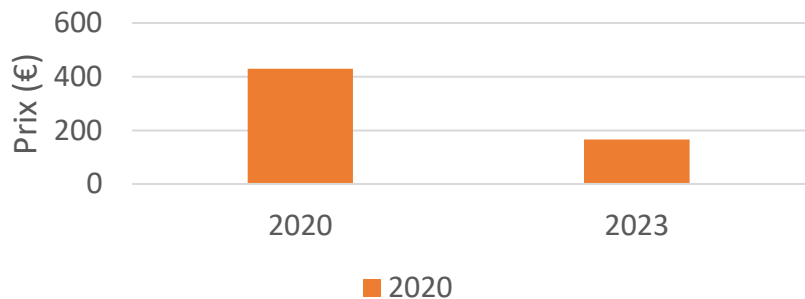


Évolution du nombre de nids signalés et détruits en Savoie en 2023

Année	Détruit	Total
2020	45	45
2021	66	78
2022	203	280
2023	347	556

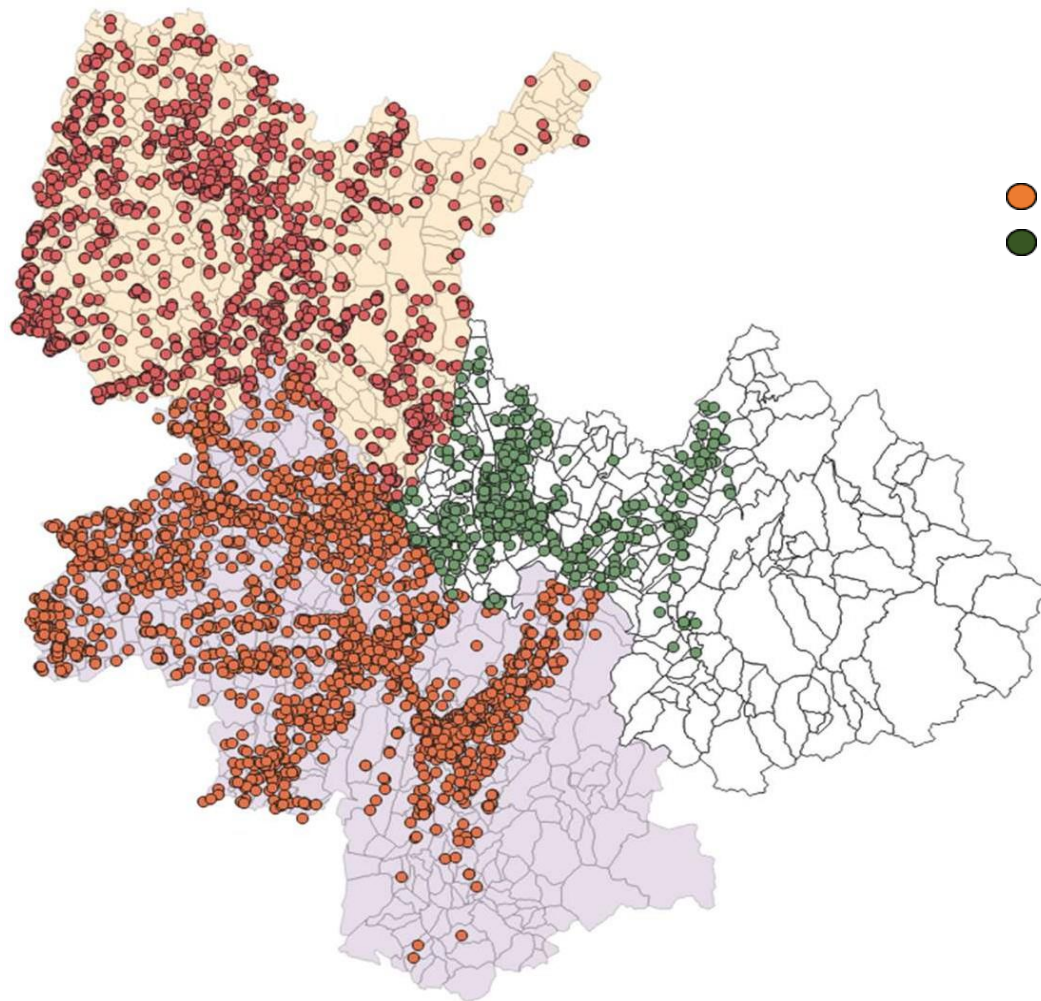


Coût moyen de destruction d'un nid



Croissance exponentielle du nombre de nids signalés
Part importante de la destruction des nids par les particuliers
(désinsectiseurs non conventionnés avec le GDS)

Nids signalés en Savoie , Ain et Isère en 2023



- Nids signalés dans les autres départements (Ain, Isère)
- Nids signalés en Savoie

Isère: 2280 nids signalés et 1700 nids détruits

Ain : 1500 nids signalés et 1200 nids détruits

Anticiper la lutte et les moyens pouvant être mis en place pour éviter une colonisation importante (Isère et Ain)

Rôle du réchauffement climatique dans son expansion

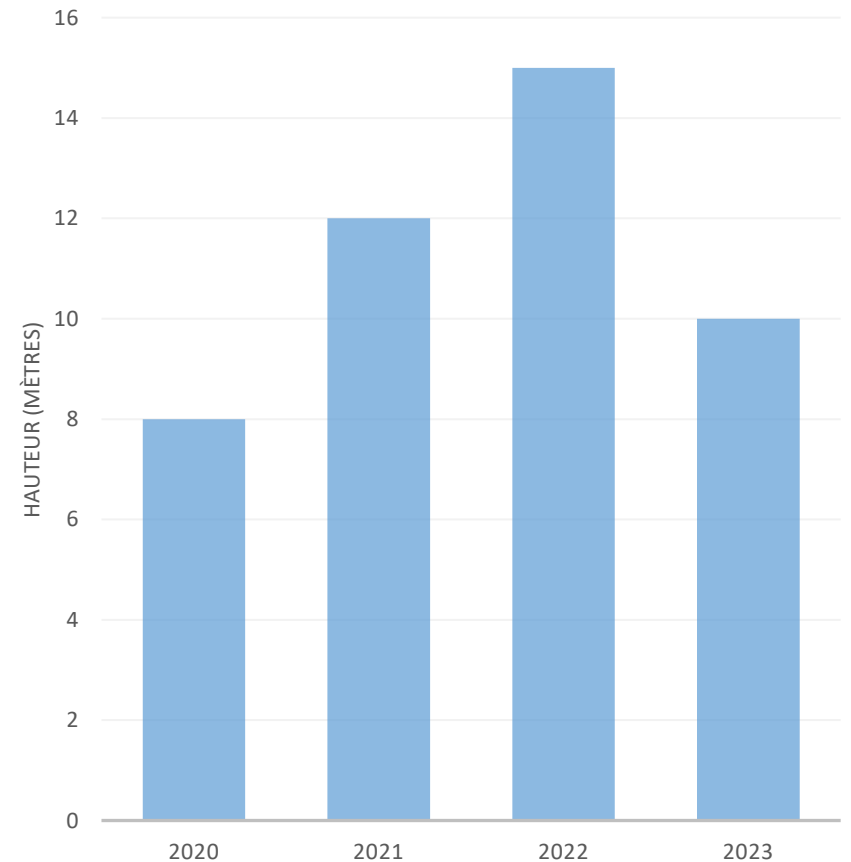
Evolution de la hauteur des nids (2020-2023)

- La hauteur des nids tend à la baisse
- Risque accru pour les populations
- Le frelon favorise l'installation en zone urbaine et péri-urbaine



Proximité avec les terrasses et habitations

Évolution de la hauteur médiane des nids dans le département de Savoie (2020-2023)



Chiffres clés par EPCI en Savoie 2023

EPCI	Nombre intervention désinsectiseurs du GDS / (Coût (€))	Nombre de nids signalés	Proportion de signalement sur la Savoie	Coût moyen de destruction
Grand Chambéry	31 (4680€)	156	28,1%	151€
Grand Lac	24 (4856€)	138	24,8%	202,3€
Arlysère	3 (453€)	39	7%	151€
Cœur de Savoie	34 (4727€)	77	13,8%	139€
Cœur de Chartreuse	8 (1390)	11	3,2%	173,7€
Haute Tarantaise	0	0	/	/
Cœur de Maurienne	0	1	0,2%	/
Val Guiers	15 (2860€)	37	6,7%	190,6€
Cœur de Tarentaise	0	0	/	/
Versants d'Aime	0	0	/	/
Val Vanoise	0	0	/	/
Haute Maurienne Vanoise	0	0	/	/
Canton de la Chambre	1 (126€)	8	1,4%	126€
Vallées d'Aigueblanche	0	0	/	/
Yenne	5 (1126€)	23	4,1%	225,2€
Porte de Maurienne	4 (534€)	22	4%	133,5€
Maurienne Galibier	0	1	0,2%	/
Lac d'Aiguebelette	11 (1860€)	36	6,5%	171,8€



Bilan financier 2023



Bilan financier Savoie 2023

Charges		Produits		
Paiement désinsectiseurs professionnels conventionnés	22 643 €	Subvention CD73	Destruction des nids	12 500 €
Kilométrage référents et animateurs du GDS	3000 €		Formation référents désinsectiseurs*	12 100 €
Animation (avec charges de structure)	36 090€		Investissement matériel pour référents formés en 2023 (perches, combinaisons...)	34 752 €
Investissement matériel pour référents formés* en 2023 (perches, combinaisons...)	34 752 €	Subvention des communes		9186€
Formation désinsectiseurs (pour référents du GDS*)	5436,07 €	Subvention des EPCI		8360€
		Cotisation section apicole		1588€
		FRGDS		4160 €
		Reliquat communes **		2056 €
Total	101 921,07 €	Total		84 702€

Balance avec animation:
-17 219,07€

*référents formés en 2023: ensemble des référents du GDS formés (maniement des perches et CERTIBIOCIDE) qui vont être déployés en 2024 sur le terrain

** reliquat communes: somme mobilisée par les communes en 2023 mais non utilisée pour la destruction des nids



Plan de lutte contre le frelon asiatique en 2024 - Savoie



Plan de lutte contre le frelon asiatique 2024 - Savoie

Objectifs du plan 2024:

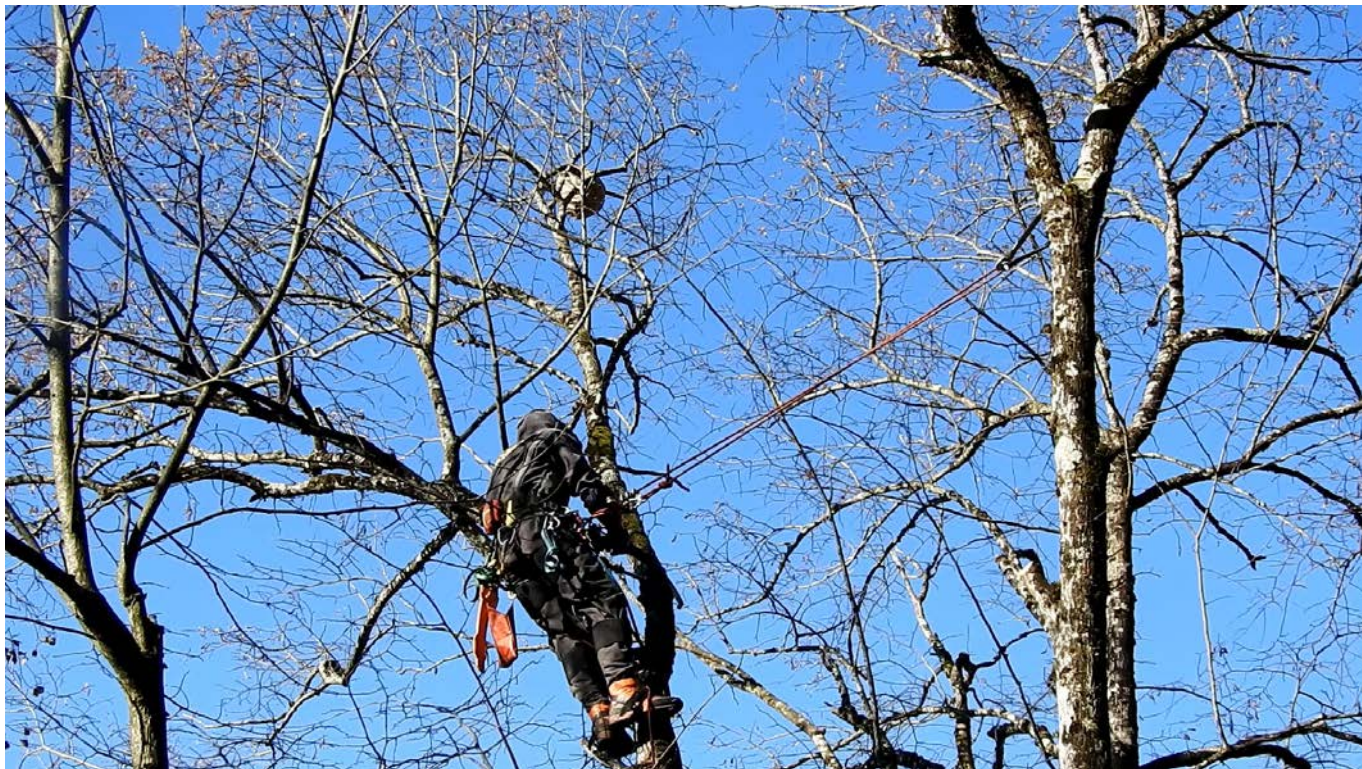
- 1- Le piégeage des fondatrices au printemps
- 2 - La recherche et la destruction des nids primaires au printemps
- 3- La recherche et la destruction des nids secondaires en été et automne
- 4- La protection des ruchers en été et surtout en automne

Carte dynamique en Savoie des pièges installés en 2024 et de l'ensemble des nids en 2023



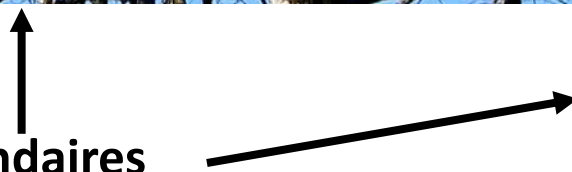
Méthodes de lutte / Destructions des nids

→ Par un professionnel agréé signataire d'une charte de bonnes pratiques au GDS (sécurité, environnement..)



Nid primaire

Nids secondaires



Plan de piégeage de printemps - 2024

- Plan national géré au niveau des régions
 - Période étalée sur 2 mois (mi-mars à mi-mai)
 - Collecte des données :
 - Caractéristiques du site de piégeage
 - Modèle du piège
 - Météorologie
 - Insectes piégés (FA, FE, Guêpe,...)
 - Choix des sites et du maillage en suivant le protocole défini par le plan national
- intégration dans le suivi et la distribution des pièges de plusieurs acteurs sous responsabilité des animateurs et référents de secteur



Piège Beevital



Piège Robida



Importance d'un protocole cadré pour un résultat effectif

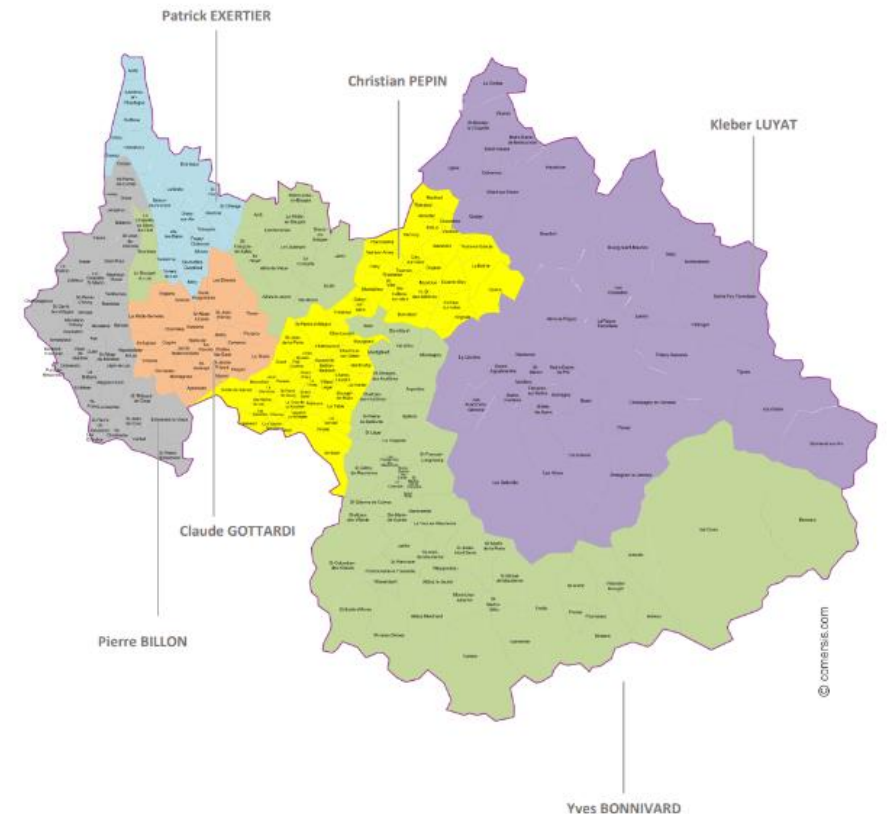
Encadrement par un **réseau de référents et d'animateurs local**

Importance d'un **suivi régulier** réalisé par des professionnels (animateurs et référents)

→ Indicateurs de suivi: Nombre de fondatrices piégées, corrélation avec l'évolution du nombre de nids détruits

- 40% de nids après un piégeage de printemps (Q. ROME)

Echelon local expérimental: diminution des nids vers St Jean d'Arvey Thoiry (Joël Astier-Perret) et St Béron (Pierre Billon)





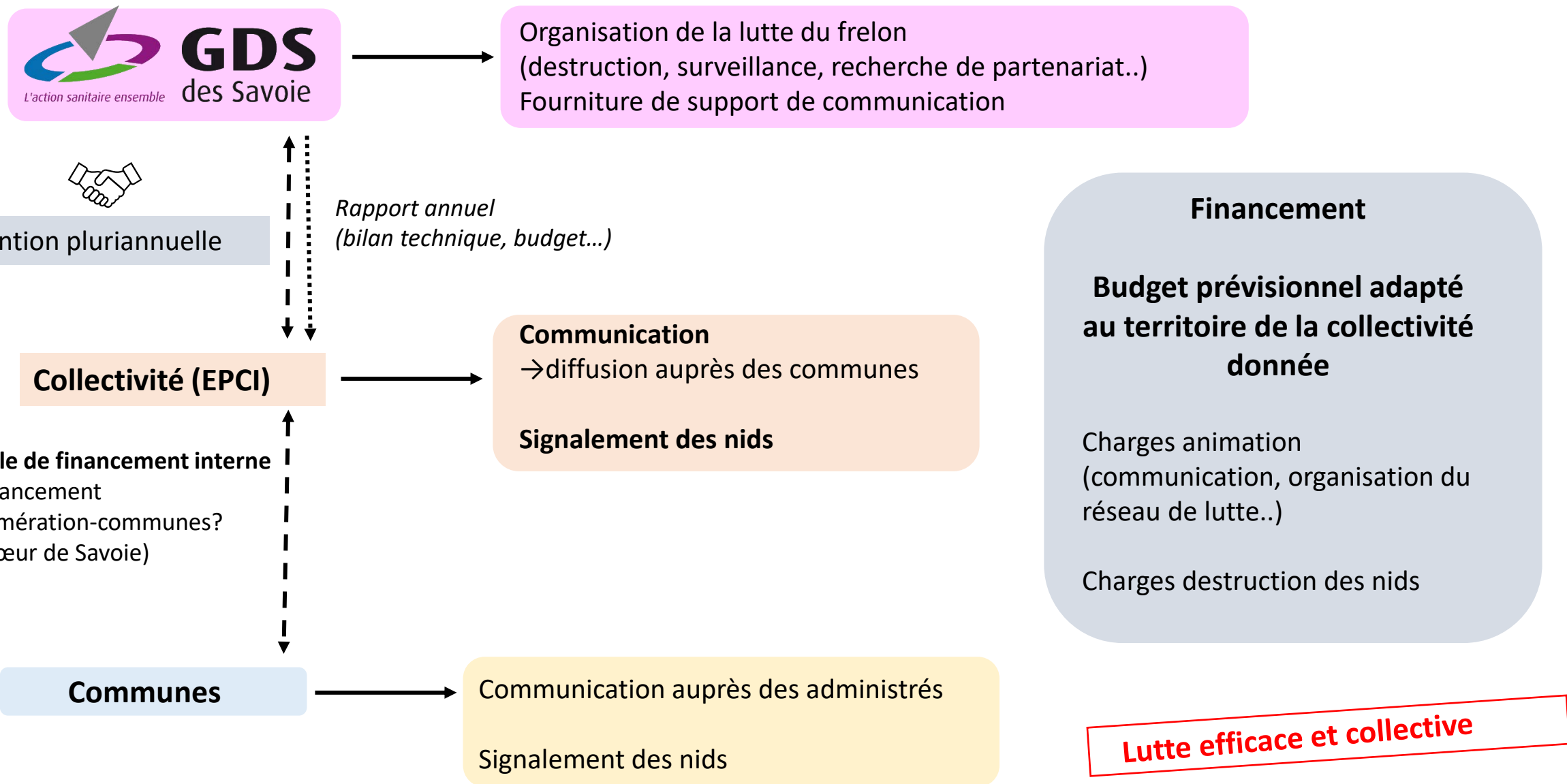
Conventionnement & Budget prévisionnel 2024





Exemple de la convention Cœur de Savoie

Conventionnement avec le GDS des Savoie



II. ENGAGEMENTS DU GDS DES SAVOIE

ARTICLE 2 : Nature des actions du GDS DES SAVOIE

Dans le cadre du dispositif de surveillance et de lutte contre le frelon asiatique, le GDS des Savoie s'engage sur plusieurs axes :

- PREVENTION ET COMMUNICATION
 - o Fournir des supports de communication afin d'informer efficacement les différentes collectivités du territoire et les habitants.

- SURVEILLANCE
 - o Répondre aux signalements d'insectes ou de nids parvenus au GDS : identifier et confirmer toute forme de suspicion (photo, mail, téléphone).

- LUTTE
 - o Organiser la recherche des nids en sollicitant le réseau des référents locaux sur le terrain, recruter de nouveaux référents locaux
 - o Encadrer la destruction des nids de frelons asiatiques, en conventionnant avec des entreprises de désinsectisation
 - Qui auront signé une charte de bonnes pratiques (afin de garantir une efficacité de la destruction, dans le respect des méthodes d'élimination préconisées par les scientifiques pour préserver l'environnement et garantir un maximum de sécurité pour les personnes)
 - Qui seront formées à la destruction des nids de frelons asiatiques
 - Qui proposeront leurs prestations à des tarifs « raisonnables »
 - o Assurer une traçabilité de chaque intervention connue pour la réalisation d'un bilan technique annuel adressé en fin de campagne à la Communauté de Communes, avec la localisation par commune du nombre de nids détruits.

ARTICLE 3 : Financement du dispositif

A titre d'information, le budget prévisionnel total estimé pour le fonctionnement de ce dispositif représente euros, pour l'année 2023, sur l'ensemble du territoire départemental.

BUDGET PREVISIONNEL POUR LA SURVEILLANCE ET LA LUTTE CONTRE LE FRELON ASIATIQUE EN 2023 DANS LE DEPARTEMENT	
Description	Montant indicatif HT
Surveillance et repérage des nids	
Dédommagement des frais kilométriques des référents frelons	-
Destruction	
Destruction de nids par des entreprises privées (estimation : 400 nids dont 200 seraient détruits via le dispositif)	
Animation	
Temps dédié à l'animation du dossier et actions de communication	



ARTICLE 2 : Nature des actions du GDS DES SAVOIE

Dans le cadre du dispositif de surveillance et de lutte contre le frelon asiatique, le GDS des Savoie s'engage sur plusieurs axes :

- PREVENTION ET COMMUNICATION
 - o Fournir des supports de communication afin d'informer efficacement les différentes collectivités du territoire et les habitants.

- SURVEILLANCE
 - o Répondre aux signalements d'insectes ou de nids parvenus au GDS : identifier et confirmer toute forme de suspicion (photo, mail, téléphone).

- LUTTE
 - o Organiser la recherche des nids en sollicitant le réseau des référents locaux sur le terrain, recruter de nouveaux référents locaux
 - o Encadrer la destruction des nids de frelons asiatiques, en conventionnant avec des entreprises de désinsectisation
 - Qui auront signé une charte de bonnes pratiques (afin de garantir une efficacité de la destruction, dans le respect des méthodes d'élimination préconisées par les scientifiques pour préserver l'environnement et garantir un maximum de sécurité pour les personnes)
 - Qui seront formées à la destruction des nids de frelons asiatiques
 - Qui proposeront leurs prestations à des tarifs « raisonnables »
 - o Assurer une traçabilité de chaque intervention connue pour la réalisation d'un bilan technique annuel adressé en fin de campagne à la Communauté de Communes, avec la localisation par commune du nombre de nids détruits.



ARTICLE 4 : Compte-rendu des actions

Le GDS des Savoie s'engage à transmettre en fin de campagne à la Communauté de Communes le bilan des actions menées sur son territoire (en particulier observation de frelons asiatiques, destruction des nids...).

III. ENGAGEMENT DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES

ARTICLE 5 : Nature des actions de la Communauté de Communes

Pour répondre à l'action menée par le GDS des Savoie sur chacun des axes, la Communauté de Communes s'engage à :

- PREVENTION ET COMMUNICATION

- o Diffuser l'information auprès des habitants directement (ou auprès des communes pour relais aux habitants) via les supports fournis.

La Communauté de Communes peut solliciter le GDS des Savoie pour des réunions d'informations sur le frelon asiatique à destination des habitants, des employés communaux... Les demandes seront étudiées par le GDS des Savoie afin d'y répondre de la manière la plus adéquate.

- SURVEILLANCE : signalement des observations (insectes, nids)

La Communauté de Communes peut contribuer au recensement du frelon asiatique sur son territoire, en collectant les signalements d'insectes ou de nids et en renseignant les informations (avec photo à l'appui) sur la plateforme régionale de signalement www.frelonsasiatiques.fr ou au GDS des Savoie : 04 79 70 78 24 / contact@gdsdesavoie.fr

ARTICLE 6 : Financement du dispositif

La Communauté de Communes s'engage à financer la destruction des nids de frelon asiatique réalisée par le GDS sur son territoire.

Grâce à sa participation financière au dispositif, la Communauté de Communes s'engage directement pour la surveillance et la lutte contre le frelon asiatique sur son territoire. C'est une action en faveur de l'apiculture et de la biodiversité, de l'environnement et de la santé publique, en limitant l'impact futur du frelon asiatique s'il venait à s'installer durablement sur notre territoire.

ARTICLE 7 : Modalités de financement

Une fois l'année écoulée, le GDS enverra à la Communauté de commune la facture relative aux destructions de nids réalisés sur le territoire, accompagnée d'un tableau récapitulatif pour chaque nid détruit, la localisation, le mode de destruction, la date et le coût de destruction. La Communauté de commune se réserve le droit de demander les justificatifs de facture si nécessaire.

ARTICLE 5 : Nature des actions de la Communauté de Communes

Pour répondre à l'action menée par le GDS des Savoie sur chacun des axes, la Communauté de Communes s'engage à :

- PREVENTION ET COMMUNICATION

- o Diffuser l'information auprès des habitants directement (ou auprès des communes pour relais aux habitants) via les supports fournis.

La Communauté de Communes peut solliciter le GDS des Savoie pour des réunions d'informations sur le frelon asiatique à destination des habitants, des employés communaux... Les demandes seront étudiées par le GDS des Savoie afin d'y répondre de la manière la plus adéquate.

- SURVEILLANCE : signalement des observations (insectes, nids)

La Communauté de Communes peut contribuer au recensement du frelon asiatique sur son territoire, en collectant les signalements d'insectes ou de nids et en renseignant les informations (avec photo à l'appui) sur la plateforme régionale de signalement www.frelonsasiatiques.fr ou au GDS des Savoie : 04 79 70 78 24 / contact@gdsdesavoie.fr

→ **Pluri-annualité de la convention**

Discussion

Retour d'expérience (destruction des nids, signalement...)

Nouveau format de convention avec Cœur de Savoie, des avis?





Plan de financement 2024- Savoie



Financement Fond Vert (2024 -2025)

Soutien du territoire pour accélérer la transition écologique

Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires.

Financement de la destruction des nids, du piégeage et de l'ingénierie, partenariat avec des organismes scientifiques

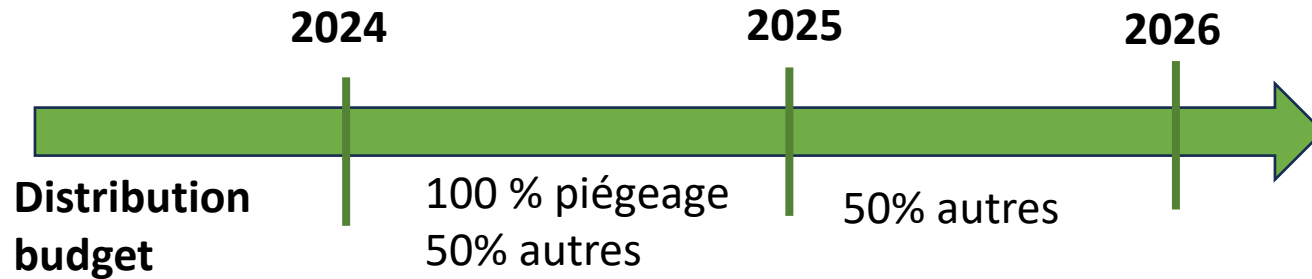
1.2.3 Réduction des pressions

a. **lutte** contre les espèces exotiques envahissantes

L'objectif est **d'éliminer ou de réduire les impacts des espèces exotiques envahissantes, en se concentrant sur les espèces et les sites prioritaires. Le fonds vert doit permettre ainsi de mettre en oeuvre 150 opérations « coup de poing » en 2023, dont 1/3 des opérations dans les territoires ultra-marins.**



Distribution Fond Vert 2024-2025



Poste	Montant (€)	Somme utilisée pour 2024
Pièges	42 134 €	42 134 € (100%)
Perches	25 536 €	12 768 € (50%)
Combinaisons	9 216 €	4 608 € (50%)
Destruction	69 120 €	34 560 € (50%)
Dotation scientifique	6 000 €	3 000 € (50%)
Poste animateur	51 030 €	25 515 € (50%)
Formation désinsectiseurs	11 520 €	5760 € (50%)

Lutte collective

→ **Co-financement du département** (27,1%) et autres (15,9%)

Budget prévisionnel par EPCI

Destruction & animation

N°	Territoire (EPCI et communes)	% signalement 2023	Nb de nids estimés sur 2024	Nids restants à détruire	Cout total destruction	Conseil départemental	Destruction		Cout total destruction après subventions destruction	Animation Charges animation	Reste à charge
							Proposition répartition Fond Vert 1: destruction forfait minimum (2 nids) +% de signalement				
1	Grand Chambéry	28,10%	196,7	118,02	19 662,13 €	3 512,50 €		8 485,80 €	7 663,84 €	541,70 €	8 205,53 €
2	Grand Lac	24,80%	173,6	104,16	17 353,06 €	3 100,00 €		7 528,37 €	6 724,68 €	501,57 €	7 226,25 €
3	Arlysière	7,00%	49	29,4	4 898,04 €	875,00 €		2 364,10 €	1 658,94 €	285,12 €	1 944,06 €
4	Cœur de Savoie	13,80%	96,6	57,96	9 656,14 €	1 725,00 €		4 336,97 €	3 594,17 €	367,81 €	3 961,98 €
5	Cœur de Chartreuse	3,20%	22,4	13,44	2 239,10 €	400,00 €		1 261,61 €	577,49 €	238,91 €	816,41 €
6	Haute Tarentaise	0,00%	2	2	333,20 €	0,00 €		333,20 €	0,00 €	200,00 €	200,00 €
7	Cœur de Maurienne	0,20%	1,4	0,84	139,94 €	25,00 €		114,94 €	0,00 €	202,43 €	202,43 €
8	Val Guiers	6,70%	46,9	28,14	4 688,12 €	837,50 €		2 277,06 €	1 573,57 €	281,47 €	1 855,04 €
9	Cœur de Tarentaise	0,00%	2	2	333,20 €	0,00 €		333,20 €	0,00 €	200,00 €	200,00 €
10	Versants d'Aime	0,00%	2	2	333,20 €	0,00 €		333,20 €	0,00 €	200,00 €	200,00 €
11	Val Vanoise	0,00%	2	2	333,20 €	0,00 €		333,20 €	0,00 €	200,00 €	200,00 €
12	Haute Maurienne Vanoise	0,00%	2	2	333,20 €	0,00 €		333,20 €	0,00 €	200,00 €	200,00 €
13	Canton de la Chambre	1,40%	9,8	5,88	979,61 €	175,00 €		739,38 €	65,23 €	217,02 €	282,25 €
14	Vallées d'Aigueblanche	0,00%	2	2	333,20 €	0,00 €		333,20 €	0,00 €	200,00 €	200,00 €
15	Yenne	4,10%	28,7	17,22	2 868,85 €	512,50 €		1 522,72 €	833,63 €	249,86 €	1 083,48 €
16	Porte de Maurienne	4,00%	28	16,8	2 798,88 €	500,00 €		1 493,71 €	805,17 €	248,64 €	1 053,81 €
17	Maurienne Galibier	0,20%	2,4	1,44	239,90 €	25,00 €		214,90 €	0,00 €	202,43 €	202,43 €
18	Lac d'Aiguebelette	6,50%	45,5	27,3	4 548,18 €	812,50 €		2 219,03 €	1 516,65 €	279,04 €	1 795,69 €
Total		100,00%	713	432,6	72 071,16 €	12 500,00 €		28 562,00 €	34 560€	4 816€	38 729,36 €

Fond Vert: Forfait minimal de base de distribution du Fond Vert (destruction 2 nids)

Reste au prorata du nombre de nids signalés

Subventions départementales: prorata des nids signalés.

Destruction

Animation (après Fond Vert) : forfait minimal de 200€, le reste au prorata de signalement



Autres volets de la lutte en 2024

Réglementaire & communication



Communication - Perspectives 2024

Rappel: Plateforme régionale de signalement

Site internet de la FRGDS

<https://www.frelonsasiatiques.fr/>

Elargissement de la communication auprès du grand public (sport de nature...)
Ex: Commission départementale des espaces, sites et itinéraires

Sensibilisation des agents de terrain communaux et de l'ONF au signalement des nids

Réunions d'informations, conférences réalisées par les animateurs auprès des communes (piégeage, destruction des nids, signalisation...)

→ **importance d'informer les EPCI sur les interventions réalisées sur leur territoire**





► Plateforme de signalements



► Site web : www.frelonsasiatiques.fr

- Créée par la **FRGDS AURA**, avec le soutien du **Conseil Régional** (fort besoin du réseau, à partir de 2018, de se doter d'un outil performant)
- Outil de **déclaration en ligne** du frelon asiatique
- **Gestion des signalements** par le réseau : animateurs, référents, désinsectiseurs : + de 20.000 déclarations depuis 2019
- **Sensibilisation** du grand public



Construction du site financée par **La Région** 
Auvergne-Rhône-Alpes

Centraliser et faciliter la gestion des signalements

Avancée 2024 - Règlementaire

Problématique:

Demande forte du secteur apicole et installation accrue du frelon dans zones urbaine/ péri-urbaines (baisse de la hauteur des nids)

SDIS 73: 6 interventions en 2021, 19 interventions en 2023

Réunion avec le cabinet du préfet: Proposition d'un nouvel arrêté préfectoral en Savoie:

Obligation de signalement

→ renforcement de la destruction des nids

Encadrement des pratiques des désinsectiseurs (biocides)

Objectif de ces échanges en support à la réglementation prévue :

→ Vers une lutte collective et cohérente au sein des collectivités territoriales

(Convention de partenariat avec toutes les EPCI)

→ Implication de tous les acteurs dans cette lutte (apiculteurs, collectivités) pour la protection des populations et le soutien de la filière apicole



Perspectives 2025 Programme LEADER



Perspectives financement LEADER – Tarentaise, Arlysère & Maurienne

Programme LEADER , expérimentation sur la GAL Tarentaise-Arlysère et Maurienne:

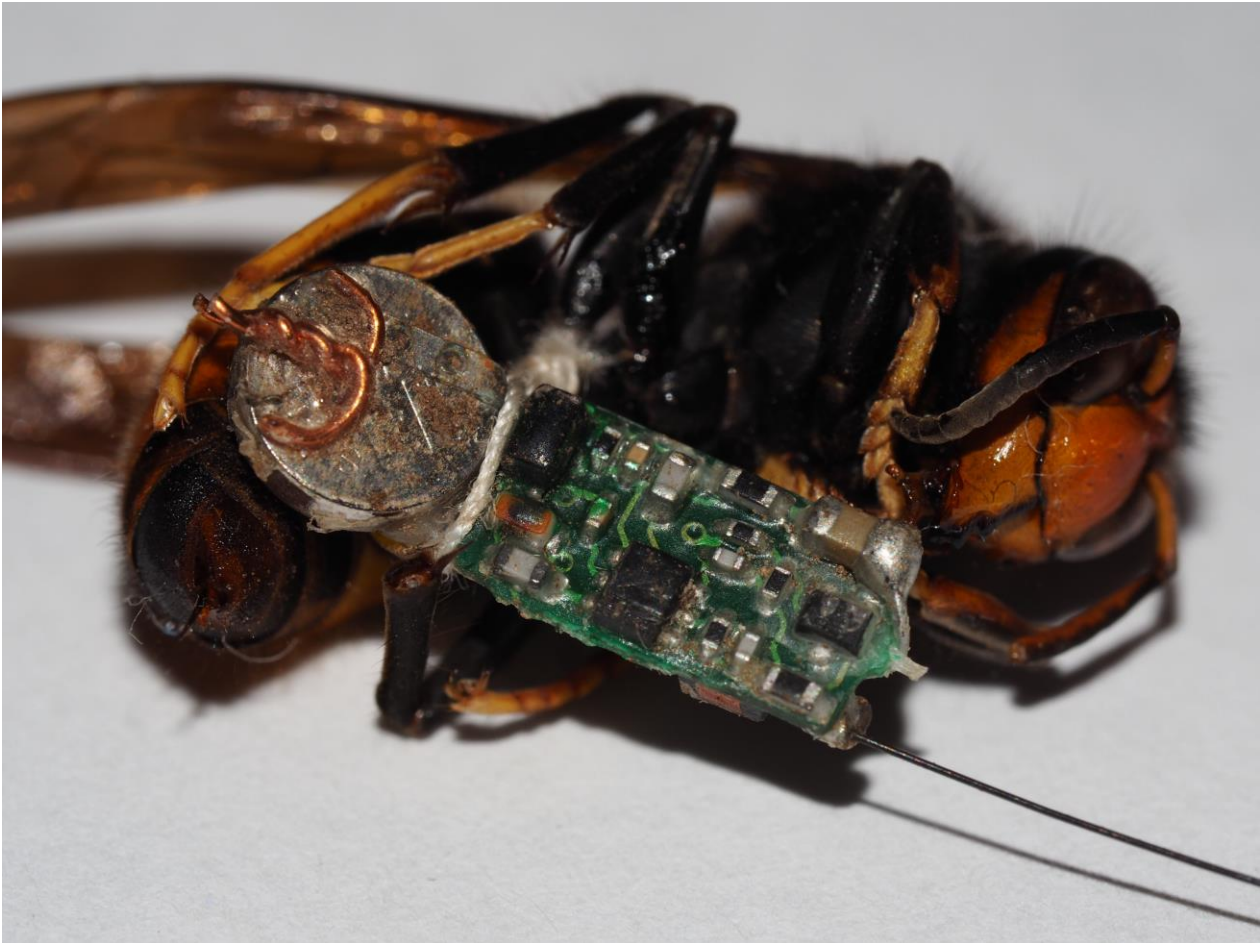
Financé par les Fonds Européens Agricole pour le Développement Rural (FEADER)

Actif sur la GAL (Groupement d'Action Local) Tarentaise-Arlysère et Maurienne

Axes d'actions à destination des apiculteurs professionnels et amateurs:

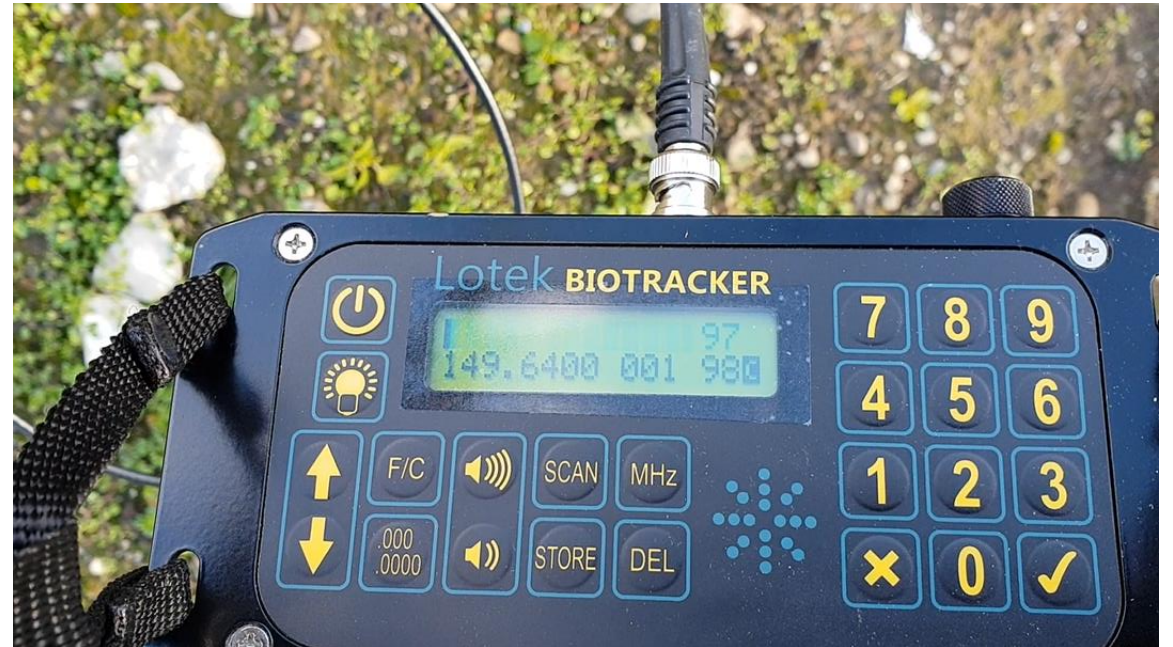
- 1. Protection des ruchers : investissement matériel (muselières , harpes) et sensibilisation des apiculteurs**
- 2. Détection des nids : matériel de télémétrie et sensibilisation des apiculteurs à des méthodes plus traditionnelles (triangulation)**
- 3. Communication grand public (Sport de nature ...)**

Détection des nids - Télémétrie



Frelon asiatique avec balise

→ Déjà utilisé en Haute-Savoie



Boitier émetteur télémétrie



Des questions?

GDS des Savoie- Section apicole
Adresse: 40, rue du terraillet-73190 St Baldoph
Tel: 06 58 70 26 05
Mail : laetitia.bugey@gdsdesavoie.fr





Merci de votre attention



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°180 / 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire.**

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

180. STATIONNEMENT - FPS - CONVENTION ANTAI

Valérie VIOLLAND est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

L'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (A.N.T.A.I.) accompagne au quotidien la Ville d'Aix-les-Bains dans la mise en œuvre de la réforme de stationnement payant. Conformément aux dispositions législatives en vigueur, elle est chargée de l'émission des titres exécutoires pour le recouvrement des Forfaits de Post Stationnement (F.P.S.).

Pour continuer à bénéficier de cette prestation, il est nécessaire de procéder au renouvellement de cette convention pour la période 2024-2026, la précédente convention étant arrivée à expiration le 31 décembre 2023.

Cette convention a pour objet de définir les conditions et modalités selon lesquelles l'A.N.T.A.I. s'engage au nom, et pour le compte de la Ville, à notifier par voie postale l'avis de paiement du Forfait de Post-Stationnement (F.P.S.) initial ou rectificatif au domicile du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné ou au domicile du locataire de longue durée ou de l'acquéreur du véhicule, conformément aux dispositions de l'article L.2333-87 du code général des collectivités territoriales (C.G.C.T.).

La convention a également pour objet de régir l'accès au système informatique du service du forfait de post-stationnement de l'A.N.T.A.I. (S.W.A.-P.A.R.T. F.P.S.) et d'en définir les modalités et conditions d'utilisation.

Enfin, la convention a également pour objet de définir les conditions et modalités selon lesquelles l'A.N.T.A.I. s'engage au nom et pour le compte de la collectivité à traiter en phase exécutoire les F.P.S. impayés.

Le Conseil municipal est en conséquence invité à de vouloir approuver les termes et autoriser la signature de la convention en annexe.

LE CONSEIL MUNICIPAL,

VU le code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L. 2121-29 et L.2333-87,

VU la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, et notamment ses articles 63 et 64,

VU la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe,

VU le décret n° 2011-348 du 29 mars 2011 modifié portant création de l'Agence Nationale de Traitement automatisé des Infractions (A.N.T.A.I.),

VU le décret n° 2015-557 du 20 mai 2015 relatif à la redevance de stationnement des véhicules sur voirie prévue à l'article L.2333-87 du code général des collectivités territoriales,

VU l'arrêté du 6 novembre 2015 modifié fixant les caractéristiques du numéro des avis de paiement et les spécifications techniques mentionnées à l'article R.2333-120-10 du code général des collectivités territoriales,

VU l'arrêté du 15 décembre 2016 relatif aux mentions et modalités de délivrance du titre exécutoire et de l'avertissement émis en cas de forfait de post-stationnement impayé,

VU l'arrêté du 14 mai 2018 portant création d'un traitement automatisé de données à caractère personnel dénommé « service F.P.S.-A.N.T.A.I. »,

VU le projet de convention annexé,

CONSIDERANT :

- Qu'il est nécessaire de poursuivre la mise en œuvre des objectifs de la politique de stationnement de la Ville d'Aix-les-Bains,

- Que la Ville d'Aix-les-Bains a l'obligation de renouveler la convention avec l'A.N.T.A.I. pour le traitement des F.P.S.,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR :

- approuve les termes de la convention à passer avec l'A.N.T.A.I.,
- autorise le Maire ou l'élu délégué à signer la convention jointe à la présente délibération.

POUR EXTRAIT CONFORME

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du ...08.10.2026



**Par délégation du maire,
Gilles MCELLIN
Directeur général des services**

**Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains**



Transmis le : 06.10.2026
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2026
Exécutoire le : 08.10.2026

M. le Maire certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cet acte, et informe qu'il peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal Administratif de Grenoble (2, avenue de Verdun 38 000 Grenoble) dans un délai de deux mois à compter de sa publication et sa transmission aux services de l'État.

De même, en cas de recours ne nécessitant pas la présence d'un avocat, vous pourrez saisir le tribunal susmentionné par le site « Télérecours Citoyens » à l'adresse suivante : www.telerecours.fr, et ce en application de l'article R421-1 du Code de justice administrative.




ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 14:57

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-19007.xml; 073-217300086-20240924-24092024_180-DE-1-2_19268.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 2

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_180

Objet acte: Délibération 180 - Stationnement - FPS - Convention ANTAI

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 7.10.3-Autres

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_180-DE

Rapport d'erreur(s):

CONVENTION INTITULEE
« CONVENTION DE CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE »
PORTANT TRANSFERT
DE MAÎTRISE D'OUVRAGE DU SDES A LA COMMUNE

Entre

La commune d'**AIX LES BAINS** représentée par **Renaud BERETTI**, Maire, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par délibération n° en date du, désigné ci-après par l'appellation "**la commune**",

Et

Le SDES, territoire d'Énergie Savoie, représenté par son Président **Michel DYEN**, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par la délibération du Bureau Syndical n° BS 4-8-2024 en date du 11 juin 2024, désigné ci-après par l'appellation "**le SDES**",

Il a été convenu ce qui suit,

Article 1 - Objet

La mission confiée par le SDES à la commune d'**AIX LES BAINS** pour cette opération porte sur les travaux suivants :

Rénovation d'une fresque (initialement réalisée en 2004) sur un poste de distribution publique par **L'AN VERT DU DECOR (Annie BERTHET)** sur la commune d'**AIX LES BAINS** secteur **Boulevard Lepic**.

ARTICLE 2 - PARTICIPATION FINANCIERE DU SDES

2.1 Montant de la participation

Conformément à la délibération du SDES susmentionnée, la participation financière du SDES est de 60 % du montant total des prestations facturées (Estimées à **15 065,00 € HT**) associée à un plafond de **4 000,00 €** par opération.

2.2 Modalités du versement de la participation

Les modalités de versement de la participation financière du SDES sont les suivantes :

- ▶ La participation financière sera versée après achèvement des prestations et établissement par la commune des Décomptes Généraux Définitifs (DGD) associés à l'opération. Les documents précités qui correspondent à ce solde sont transmis au SDES par la commune.
- ▶ La fresque terminée, il convient d'inscrire sur le poste « Fresque cofinancée par le Syndicat Départemental d'Énergie de la Savoie et la commune d'**AIX LES BAINS** ».

ARTICLE 3 - MODALITES CONCERNANT LA RECUPERATION DE LA TVA : SANS OBJET

Travaux sur la fresque réalisés par une structure non assujettie à la TVA, TVA non applicable, article 293 B du CGI.

La signature de la nouvelle concession de concession le 10 mars 2020 avec date d'effet au 1^{er} janvier 2021 marque la fin de la procédure de transfert de droit à déduction de la TVA au profit d'Enedis conformément au décret n°2015-1763 du 24 décembre 2015 relatif au transfert du droit à déduction en matière de taxe sur la valeur ajoutée.

ARTICLE 4 - DUREE DE LA CONVENTION

La mission confiée à la commune par le SDES dans le cadre de la convention précitée, **complétée et signée par le Maire de la commune** s'achèvera à la date la plus lointaine ci-dessous :

- ▶ Soit à la date d'expiration du délai de garantie de parfait achèvement de l'opération, à savoir un an après la réception définitive des travaux, toutes réserves levées par ailleurs ;
- ▶ Soit à la date de la notification d'une décision judiciaire devenue définitive, en cas de survenance d'un litige concernant l'opération.

La présente convention prévoit une période de **24 mois** à compter de sa signature par les deux parties, pendant laquelle la commune s'oblige à fournir au SDES tous les éléments demandés à l'article 2.2 ci-avant, En l'absence partielle ou totale des justificatifs demandés au cours de la période précitée, le SDES s'oblige à avertir la commune un mois avant la fin de la durée prévue de la convention, et ce uniquement par courriel avec accusé de réception. En cas de silence de la commune au terme de la durée prévue de cette convention, la participation du SDES non encore versée du seul fait de la commune, sera définitivement annulée.

ARTICLE 5 - RESPONSABILITE A L'EGARD DES USAGERS ET DES TIERS

La Commune prend toutes les mesures utiles afin que la responsabilité du SDES ne puisse pas être mise en cause par des usagers du domaine public ou des tiers du fait des travaux et prestations visés à l'article 2 ci-dessus, et ce quelle que soit la teneur de la mise en cause comme mentionné de façon non exhaustive ci-après :

- ▶ En cas de réclamations amiables, la commune prendra à son compte dans le cas de réclamations amiables, les indemnités au bénéfice des usagers ou des tiers ayant subi des dommages en cours d'opération ;
- ▶ En cas de procédures juridictionnelles, si la responsabilité du SDES est recherchée par un usager ou par un tiers devant une juridiction sur le fondement d'un dommage lié à la conception, à l'exécution ou à la mise en service des ouvrages du patrimoine de la concession, la présente convention sera le fondement juridique d'un appel en garantie exercé par le SDES à l'encontre de la commune.

A défaut d'appel en garantie dans le cadre d'une procédure engagée à l'encontre du SDES, la garantie sera due par la commune au terme d'une réclamation amiable du SDES visant au remboursement des sommes exposées par lui à l'occasion de la décision juridictionnelle intervenue. En cas de désaccord sur le montant des sommes à rembourser à ce titre, la présente convention sera le fondement juridique d'une action récursoire du SDES à l'encontre de la commune.

La garantie due au SDES par la commune s'exerce sur la totalité des condamnations prononcées, tant en principal et intérêts que, le cas échéant, en intérêts capitalisés et en frais dits « irrépétibles » au sens de l'article 700 du Nouveau Code de Procédure Civile et de l'article L. 551-1 du Code de juridiction administrative.

Cette garantie s'étend également aux frais d'avocat, d'huissier ou autre auxiliaire de justice auquel le Syndicat Départemental d'Energie de la Savoie aura dû recourir du fait de la procédure juridictionnelle, ainsi qu'aux frais d'expertise qui seraient mis à la charge définitive du SDES.

Par suite, dans le cas où le SDES serait condamné par une juridiction à verser une indemnité pour dommages de travaux publics liés à la conception, à l'exécution, et à la mise en service des ouvrages du patrimoine de la concession, la commune rembourserait au SDES la totalité des sommes restant définitivement à la charge de celui-ci au terme de la procédure juridictionnelle.

Cette garantie de la commune est acquise au SDES, et le cas échéant, à l'assureur couvrant sa responsabilité civile pour les dommages causés du fait des travaux exécutés.

ARTICLE 6 - LITIGES

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de l'exécution de la présente convention, seront portés devant le Tribunal Administratif de Grenoble.

Fait à LA MOTTE-SERVOLEX, en deux exemplaires originaux, le

Pour "la commune",
Le Maire,
Renaud BERETTI

Pour "le SDES",
Le Président,
Michel DYEN



SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°181. / 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire.**

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

181. Aménagement - Subvention pour la rénovation de fresques de transformateur ENEDIS

Jean-Marc VIAL est rapporteur de l'exposé suivant.

Le Maire expose au conseil municipal qu'un programme d'amélioration esthétique des postes du réseau de distribution publique d'électricité a été délibéré par le SDES.

De son côté, la commune prévoyait la rénovation du poste situé Boulevard LEPIC, au giratoire dit de Tresserve, pour un montant de 15 065 € HT (maçonnerie + peinture).

Afin de pouvoir prétendre à cette aide, une convention de co-maîtrise d'ouvrage portant transfert de la maîtrise d'ouvrage du SDES à la commune doit être signée.

VUS l'examen de ce dossier par la commission n°3 – commission aménagement urbain, environnement et qualité de la vie citoyenne – qui a émis un avis favorable

VUS le projet de convention et ses diverses annexes

VU le code général des collectivités territoriales, et notamment les articles L. 2121-29,

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR :

VALIDE l'estimation initiale de l'opération mentionnée ci-dessus

DEMANDE au SDES une participation financière sur les travaux de la fresque

INSCRIT au budget de la commune les dépenses et recettes associées à l'opération

AUTORISE le Maire à signer la convention de co-maîtrise d'ouvrage portant transfert de la maîtrise d'ouvrage du SDES à la commune, ainsi que tous les documents nécessaires au bon déroulement de cette opération

DEMANDE au SDES de signer la convention précitée

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains




Transmis le : 06.10.2026

Publié sur le site de la commune le : 08.10.2026

Exécutoire le : 08.10.2026

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du 08.10.2026 »


Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 14:42

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-19016.xml; 073-217300086-20240924-24092024_181-DE-1-2_19277.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 2

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_181

Objet acte: Délibération 181 - Aménagement pour rénovation de fresques de transformateur ENEDIS

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 8.4-Amenagement du territoire

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_181-DE

Rapport d'erreur(s):

Plan de Mobilité

Projet arrêté au Conseil Communautaire du
9 juillet 2024

Sommaire	p. 2
Le Plan de Mobilité, une ambition politique affirmée par Grand Lac	p. 5
C'est quoi un Plan de Mobilité	p. 6

Le diagnostic du PDM de Grand Lac **p. 9**

PARTIE 1 - LE TERRITOIRE D'ETUDES **p. 10**

1. Le territoire	p. 11
2. Les caractéristiques sociodémographiques de Grand Lac	p. 13
3. Les équipements et points structurants de Grand Lac	p. 17
4. Les pratiques de déplacements	p. 21
5. Le tourisme	p. 28
Les éléments à retenir	p. 29

PARTIE 2 - LE RESEAU VIAIRE **p. 30**

1. Les caractéristiques globales du réseau viaire	p. 31
2. Les flux routiers sur le territoire	p. 35
3. Les poids-lourds	p. 49
4. L'accidentologie	p. 50
5. Partage et pacification de la voirie	p. 53
6. Les projets routiers	p. 55
Les enjeux du réseau viaire	p. 58
Les éléments à retenir	p. 59

PARTIE 3 - LE STATIONNEMENT **p. 60**

1. Le cadre général du stationnement	p. 61
2. L'offre de stationnement	p. 65
3. Le contrôle du stationnement	p. 73
4. Le stationnement spécifique des GIG-GIC	p. 74
5. Le stationnement sur les aires réservées	p. 75
Les enjeux du stationnement	p. 77
Les éléments à retenir	p. 78

Le Plan Local de Mobilités de Grand Lac

Le présent document se compose en trois parties :

- Le diagnostic
- Le plan d'actions
- Les annexes du diagnostic et du plan d'actions.

En complément du présent livrable, le PDM comprend également trois documents :

- Le premier concerne l'évaluation environnementale du PDM,
- Le second l'annexe accessibilité du PDM,
- Le troisième présente le résumé non technique du PDM.

Le projet arrêté du PDM, soumis aux personnes publiques associées (PPA) comporte ainsi les 4 livrables, lors de l'enquête publique les avis reçus des PPA seront annexés au PDM.

PARTIE 4 - LES TRANSPORTS EN COMMUN ET L'INTERMODALITE	p. 79
1. Fréquentation & potentiel d'usage des TC dans les trajets quotidiens	p. 80
2. L'offre ferrée sur Grand Lac autour de 6 gares	p. 84
3. Les transports collectifs routiers	p. 88
4. Niveau d'offre des lignes routières structurantes	p. 91
5. L'intermodalité en gares	p. 96
6. Synthèse de l'offre de Transports Collectifs routiers et ferroviaires	p.104
7. Les conditions de circulation des TC routiers	p.106
8. Les tarifications des TC	p.107
9. Le développement du covoiturage	p.109
Les enjeux des transports en commun et l'intermodalité	p.111
Les éléments à retenir	p.112
PARTIE 5 - LES MODES ACTIFS et le MANAGEMENT DE LA MOBILITE	p.113
1. Les enjeux du développement des modes actifs	p.114
2. La pratique cyclable	p.116
3. La pratique de la marche	p.126
4. La promotion des solutions alternatives à l'autosolisme	p.131
Les enjeux liés aux modes actifs et au management de la mobilité	p.135
Les éléments à retenir	p.136

Le plan d'actions du PDM de Grand Lac **p. 137**

La stratégie de mobilité du PDM de Grand Lac	p.138
Orientation n°1 – Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public	p.146
Action socle – Evolution du réseau viaire	p.148
Action 1.1 - Hiérarchisation future du réseau viaire	p.151
Action 1.2 - Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses	p.153
Action 1.3 - Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 avec un objectif de sécurisation des déplacements	p.156
Action 1.4 - Aller vers un développement de la Rue aux écoles	p.161
Action 1.5 - Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus	p.165
Action 1.6 - Achever le maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac	p.167

Les grandes étapes du PDM de Grand Lac

Diagnostic

Les travaux et investigations menés dans ce cadre s'appuient sur un recueil bibliographique d'études menées sur le territoire par les différentes instances locales, sur des entretiens avec les acteurs du territoire et sur des relevés / enquêtes de terrain.

Projet de PDM et avis des PPA

Il s'agit de réaliser le document qui sera soumis à l'avis des personnes publiques associées après arrêt du PDM en Conseil d'Agglomération.

Participation du public

Une participation du public sera menée afin de recueillir l'avis de la population et d'entériner le PDM.

PDM définitif

Une fois les avis de la population et des personnes publiques associés (PPA) recueillis par Grand Lac, le document de PDM est éventuellement modifié avant approbation en Conseil d'Agglomération.

Action 1.7 - Œuvrer pour un territoire marchable	p.170
Action 1.8 – Favoriser l’accessibilité de tous	p.174
Action 1.9 - Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d’autres usages	p.177
Orientation n°2 – Développer l’offre et les services pour favoriser l’usage des modes alternatifs à l’automobile	p.178
Action socle – Création d’un Service Express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de Métropole Savoie	p.180
Action 2.1 - Développer l’offre bus	p.183
Action 2.2 - Favoriser la mise en place de réels pôles d’échanges multimodaux	p.184
Action 2.3 - Lutter contre l’autosolisme en favorisant le covoiturage	p.187
Action 2.4 - Porter la mise en œuvre d’un plan de stationnement vélo ambitieux	p.188
Action 2.5 - Développer l’offre de service pour les vélos et la micromobilité	p.193
Action 2.6 - Travailler sur les stratégies d’avitaillement des véhicules des particuliers / Poids Lourds et Bus	p.194
Action 2.7 - Développer l’offre d’autopartage	p.199
Action 2.8 - Déployer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs	p.201
Orientation n°3 – Définir un cadre règlementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités	p.202
Action socle – Aller vers un syndicat mixte cohérent à l’échelle d’un bassin de vie	p.204
Action 3.1 - Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle	p.206
Action 3.2 - Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle	p.209
Action 3.3 - Mieux lier urbanisme et mobilité	p.212
Action 3.4 - Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle	p.214
Action 3.5 – Faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac	p.216
Action 3.6 - Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche	p.217
Listes des indicateurs de suivi du PDM	p.219
Annexe n° 1 - Contribution de l’atelier citoyen de Grand Lac sur le futur PDM	p.221
Annexe n° 2 – Synthèse sur les échéances et les coûts du PDM	p.237
LEXIQUE	p.242

L’atelier citoyen de Grand Lac sur le futur PDM

Objectifs

Mettre en place un groupe de travail de citoyens volontaires pour alimenter le PDM des leurs réflexions

Contributions de l’atelier citoyen

En janvier 2024, les travaux de l’atelier citoyen ont été restitués à Grand Lac avec la mise en perspective des axes de travaux souhaités pour le PDM de Grand Lac.

Prise en compte de l’atelier citoyen dans le PDM

Tout au long du plan d’action, les éléments mis en avant par l’atelier citoyen ont été précisés dans le document.



Renaud BERETTI
Président de la Communauté
d'Agglomération Grand Lac,
Maire d'Aix-les-Bains

Avec un cadre de vie exceptionnel entre lac et montagnes, Grand Lac bénéficie d'un fort dynamisme économique et touristique qui n'est pas sans effets sur les besoins de mobilité, actuels et futurs, de ses habitants.

Le dérèglement climatique auquel nous faisons face nous impose d'explorer toutes les pistes pouvant permettre une réduction de nos émissions de gaz à effet de serre.

A travers plusieurs dispositifs, Grand Lac œuvre déjà à préserver son environnement (*Programme Homme & Biosphère, Plan Climat-Air-Energie Territorial*) tout en construisant son action dans une démarche de concertation comme pour le Projet de Territoire.

Fruit d'une concertation de plusieurs années, le Plan de Mobilités (*PDM*) de Grand Lac, s'inscrit dans la continuité de ces démarches et porte les ambitions de notre agglomération pour anticiper les besoins de mobilité de demain, tout en visant un apaisement et une fluidification de la circulation pour améliorer la mobilité durable.

Il implique aussi une coordination entre tous les acteurs concernés, tout en prenant en compte les enjeux de développement durable, d'attractivité et d'amélioration de la qualité de vie de nos populations.

Le Plan de Mobilités défini jusqu'en 2035 est le fruit d'une importante concertation et de réflexions partagées sur la vision de la mobilité de demain à l'échelle de l'agglomération. Son plan d'actions ambitieux permet de concilier le développement du territoire de Grand Lac, sa préservation et le développement durable en cohérence avec notre Projet de Territoire.



Florian MAITRE
3^{ème} vice-président,
Déplacements, intermodalité,
projet de territoire
Maire de Grésy-sur-Aix

Le développement des mobilités douces est un enjeu majeur, et représente de nombreux défis : la décarbonation des déplacements, la diminution des émissions de gaz à effet de serre, l'acceptabilité du développement maîtrisé de notre territoire ou bien la préservation de notre qualité de vie. Sans oublier les enjeux sociaux, de plus en plus forts. En effet, à l'heure où les classes moyennes rencontrent de vraies difficultés pour se loger sur un territoire de plus en plus cher, les obligeant à aller de plus en plus loin, la « précarité mobilité » se développe.

Enfin, notre bouquet de mobilité doit pouvoir se déployer sur tous les bassins de vie, qu'ils soient urbains ou ruraux : il en va de notre cohésion territoriale.

Document stratégique, le Plan de Mobilité de Grand Lac va pouvoir mieux anticiper, phaser et mobiliser de manière innovante les financements de ces prochaines années afin de créer un choc d'offre et d'investissement et ainsi répondre à ces défis.

Le tout, en mobilisant pleinement Grand Lac et nos partenaires dans sa mise en œuvre pour que notre Plan de Mobilité se concrétise.

Le Plan De Mobilité est un **document** qui détermine les principes **régissant l'organisation de la mobilité** des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement **sur le territoire d'une Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM)**. Il est rédigé par cette dernière.

Il est **obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants** au sens de l'INSEE (ou pour les territoires coupant une telle agglomération). Il doit tenir compte de la **diversité des composantes du territoire** ainsi que des **besoins de la population**, en lien avec **les collectivités territoriales limitrophes**.

Il vise à contribuer à la **diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports**, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Les objectifs du PDM

Le PDM doit répondre aux **11 objectifs généraux** définis par la loi (les 9bis, 9ter et 11 ont été ajoutés/modifiés par la LOM (Art. L1214-2)) :

- 1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé
- 2° Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- 3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements
- 4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
- 5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants
- 6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport
- 7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement
- 8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers
- 9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques
- 9bis° L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires
- 9ter° L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et véhicules de transport scolaire
- 10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements
- 11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

Concrètement, le PDM se décline en **4 grandes étapes** :

A - Le Diagnostic

Les travaux et investigations menés dans ce cadre s'appuient sur un recueil bibliographique d'études menées sur le territoire par les différentes instances locales, sur des entretiens avec les acteurs du territoire et sur des relevés / enquêtes de terrain.

B - Le projet de PDM et avis des PPA

Il s'agit de réaliser le document qui sera soumis à l'avis des personnes publiques associées après arrêt du PDM en Conseil d'Agglomération.

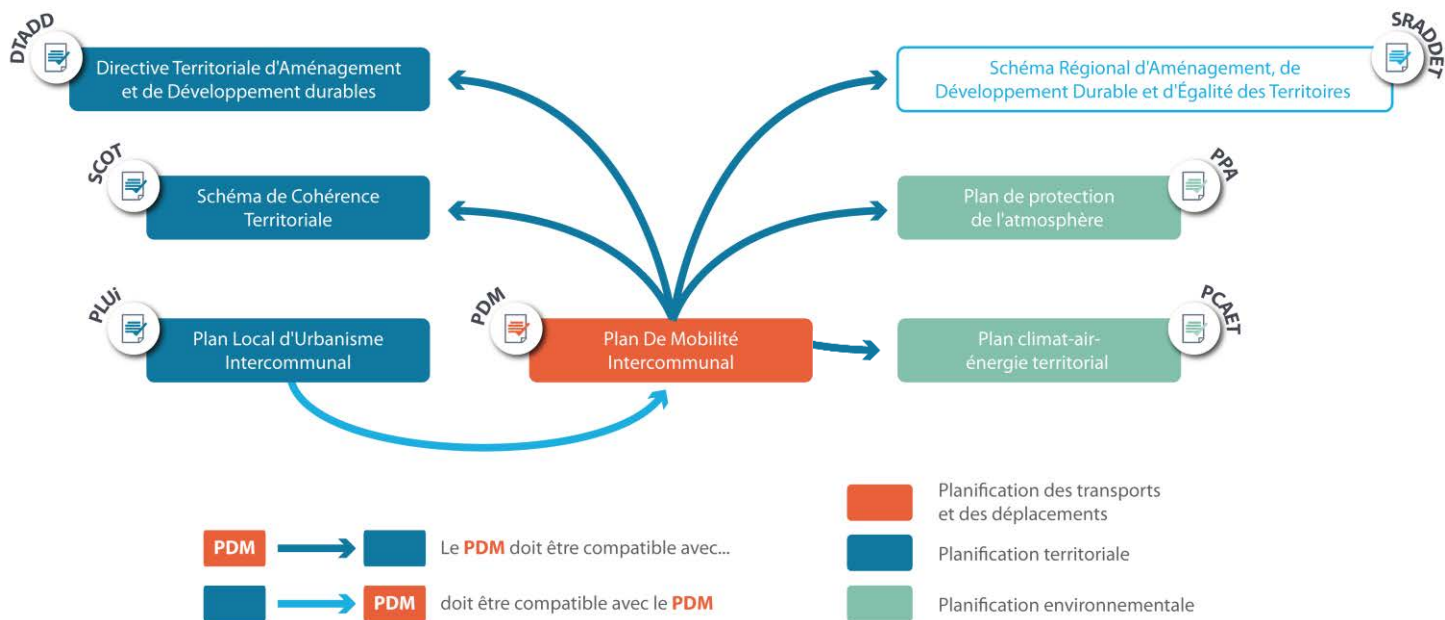
C - La participation du public

Une participation du public sera menée afin de recueillir l'avis de la population et d'entériner le PDM.

D - Le PDM définitif

Une fois les avis de la population et des personnes publiques associées (PPA) recueillis par Grand Lac, le document de PDM est éventuellement modifié avant approbation en Conseil d'Agglomération.

Une démarche cohérente avec les autres politiques publiques



Le PDM & le PCAET

Le PDM et le Plan Climat Air et Energie Territoriale (PCAET) sont réalisés tous les deux à l'échelle de Grand Lac. Le rapport de compatibilité entre les documents s'exprime en matière de convergence des ambitions de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et polluants atmosphériques avec pour le PDM uniquement les aspects liés aux transports.

La temporalité des deux documents étant différente, la comparaison des ambitions du PCAET en matière de réduction des GES et des polluants atmosphériques ne peut se réaliser, c'est bien la dynamique entre les deux documents qui doit être similaire avec un PDM plus court-termiste qui peut être considéré comme un point d'étape pour la stratégie du PCAET à horizon 2050.

Le Plan Climat du Territoire est actuellement composé de 6 thématiques avec le thème 3 : « Faire évoluer les déplacements ».

Comme indiqué dans le document du PCAET, ce thème 3 s'appuie sur le projet de Plan de Déplacements Urbain (PDU) 2019 de Grand Lac, projet arrêté en conseil communautaire mais non approuvé. Sur ce thème, 26 actions regroupées en 7 axes ont été mises en avant.

Estimation de l'incidence cumulée de l'évolution du parc automobile et des actions du PDM sur les émissions

A l'horizon 2030, une réduction de 20.2% est attendue par rapport à 2019 grâce au PDM et à l'évolution du parc automobile. En considérant l'évolution du parc automobile entre 2015 à 2019 (réduction de 2%) l'évolution globale est de l'ordre 22,2 % entre 2015 et 2030.

La réduction des km parcourus en voiture particulière ne répond pas à elle seule **aux objectifs du PCAET assignés à la mobilité pour 2030 qui est une réduction de 32% entre 2015 et 2030.**

Néanmoins, il est à noter que le PDM, dans son action socle sur le réseau viaire, souhaite la mise en place d'une limitation à 110 Km/h sur l'A41. Cette mesure, qui n'est pas de la responsabilité de Grand Lac, diminuerait fortement les GES de l'ordre de 6 000 t (*calcul basé sur des estimations du CEREMA*) par an. Ainsi, si le 110 km/h était la norme sur la traversée de Grand Lac en 2030, la diminution des GES serait alors de 30 %.

De même, il convient de noter que les actions sur la desserte des marchandises ne sont pas comptabilisées dans les km VP économisés avec notamment une optimisation des déplacements des poids lourds et la desserte intra urbaine par des modes alternatifs (action 3.2 : Implantation des Centres de Distribution Urbaine) faute de données précises en la matière.

Ainsi, il est possible de conclure qu'à l'horizon 2030 les objectifs de réduction du PCAET assignés à la mobilité sont bien cohérents avec les actions mises en place dans le PDM.

	2019	2030	Evolution des émissions
Nox (en kg)	236,86	99,15	-58%
PM10 (en kg)	52,12	14,4	-72%
PM2,5 (en kg)	12,79	10,75	-15%
GES (en kg)	65077.5	51987.23	-20%

Le diagnostic du PDM de Grand Lac

PARTIE 1 :

LE TERRITOIRE D'ETUDES



Le Revard vu du ciel – Crédit Philippe ARMANET

Afin d'appréhender au mieux l'organisation actuelle de la mobilité sur le périmètre de réflexion, il est indispensable de définir les caractéristiques générales du territoire. Cette analyse portera à la fois sur l'identité du territoire et les pratiques actuelles en matière de mobilité, notamment pour les déplacements pendulaires.

1. Le territoire

Localisée dans le sud-est de la France, en Région Auvergne – Rhône-Alpes (AuRA), et à l'extrémité nord-ouest du département de Savoie, la Communauté d'Agglomération de Grand Lac profite d'une **localisation privilégiée au sein du sillon alpin**.

1.1 Une localisation privilégiée

L'agglomération est située sur un **axe structurant de l'ouest alpin**, reliant, du nord au sud, les pôles de Genève, Annecy, Chambéry et Grenoble. Depuis le centre-ville d'Aix, **tous ces pôles sont à moins de 80 km**, soit environ une heure de déplacement. A une échelle plus globale, le sillon alpin constitue un espace métropolitain regroupant (hors Genève) près de **1,8 millions d'habitants**. Cette vitalité est également économique puisque plus de **850 000 emplois sont recensés dans cet espace**, dont une partie consacrée à l'enseignement supérieur, la recherche et les hautes technologies. De même, Grand Lac est située à proximité immédiate de l'**axe Transalpin Lyon-Turin, via Chambéry**, en cours de développement, notamment d'un point de vue ferroviaire. La présence du pôle Lyonnais à moins de deux heures de Grand Lac constitue un atout évident et non négligeable pour le territoire.

Si cette localisation permet à Grand Lac de profiter d'un réseau attractif d'infrastructures de tous modes, ce caractère multipolaire peut induire également un éclatement et une diffusion des déplacements, notamment pendulaires.

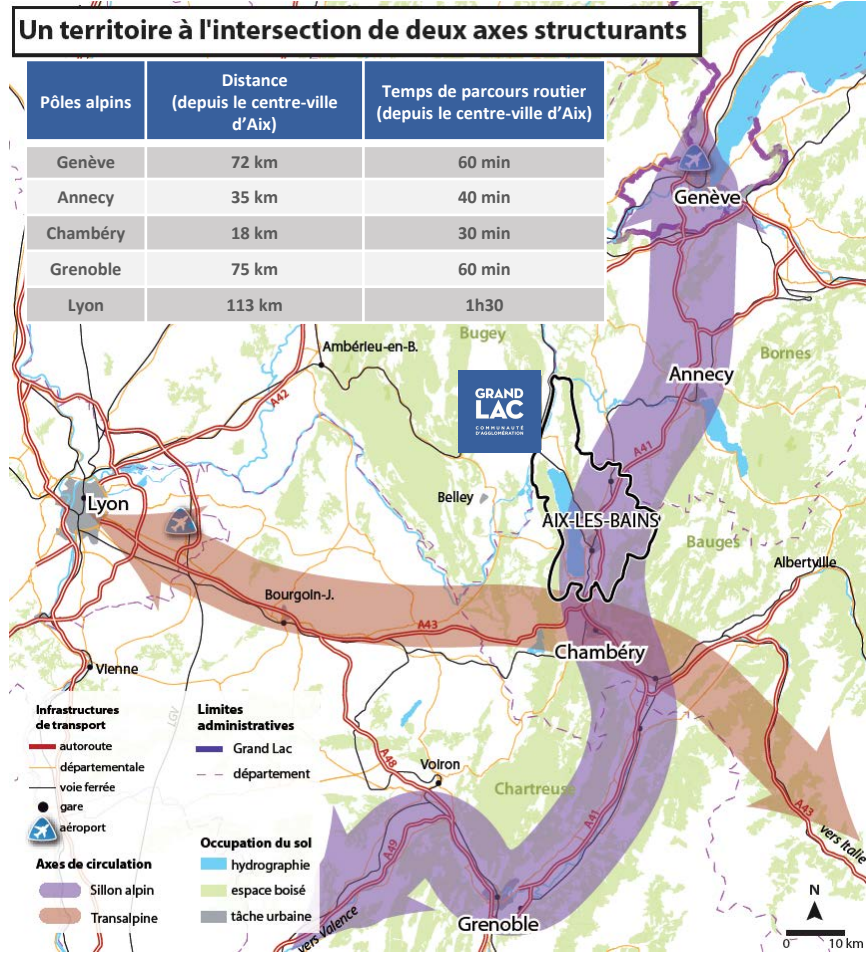
1.2 Des infrastructures qui irriguent le territoire

Plusieurs infrastructures majeures, pour le sillon alpin, desservent le territoire :

- ✓ L'**A41 qui relie Genève à Chambéry**, prolongée ensuite vers Lyon par l'A43 ;
- ✓ En lien avec le réseau autoroutier, **deux échangeurs sont présents** sur le territoire, à Drumettaz-Clarafond et à Grésy-sur-Aix, et deux autres à proximité immédiate, à La Motte-Servolex et à Alby-sur-Chéran ;

- ✓ **Trois axes ferroviaires à vocation régionale et six gares** permettant de s'y connecter ;
- ✓ **Le Rhône en tant qu'infrastructure fluviale** qui dessert le territoire sur sa frange nord-ouest ;
- ✓ **L'aéroport de Chambéry-Savoie**.

Si ces infrastructures permettent une ouverture multimodale vers les pôles extérieurs, il s'agira également de s'interroger sur les phénomènes de coupure qu'elles peuvent engendrer pour des déplacements internes, et sur des situations d'entonnoir plus ou moins bénéfiques, pour les espaces urbains ou selon les modes de déplacements utilisés.



1.3 Un territoire administratif en évolution

D'un point de vue administratif, la Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget a été créée en janvier 2007 et comptait alors 17 communes. Suite aux modifications administratives (extension du périmètre vers les Communautés de Communes du Canton d'Albens et de la Chautagne et la fusion de six communes en une seule : Entrelacs), Grand Lac compte désormais 28 communes.

1.4 Un territoire influencé par sa topographie

Trois grands secteurs topographiques se distinguent sur le territoire :

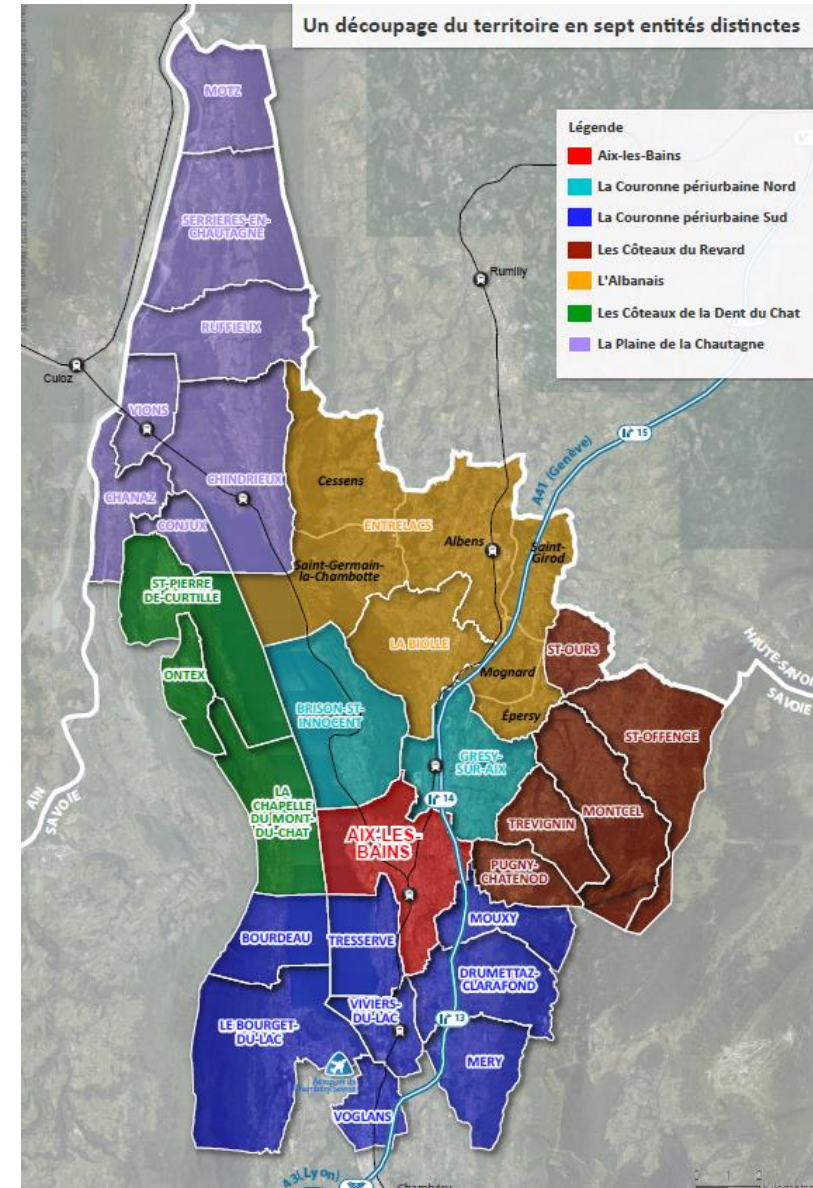
- ✓ Les **bords du Lac**, constitués notamment de plaines, au nord, sur la Chautagne, au sud entre le Bourget-du-Lac et Voglans, et à l'est où est située la ville centre d'Aix-les-Bains ;
- ✓ Des **coteaux**, regroupant à la fois les plateaux des Bauges, les coteaux du Mont Revard, de la Dent du Chat, du Sapenay et de la Chambotte ;
- ✓ Des **pics et monts**, qu'il s'agisse des reliefs les plus élevés comme le Revard (1 535 m) ou la Dent du Chat (1 390 m), de massifs intermédiaires comme le Sapenay (897 m) ou la Chambotte (724 m), ou de collines comme celle de la commune de Tresserve (330 m).

Ces trois principaux secteurs topographiques vont ainsi conditionner les pratiques et conditions de déplacements. Ainsi, plus le relief sera élevé, plus les déplacements seront contraints notamment les vélos et piétons lors de déplacements pendulaires, le recours à l'automobile sera ainsi plus fréquent.

A partir de ces caractéristiques topographiques et en fonction de structuration urbaine, plusieurs entités territoriales peuvent être distinguées :

- ✓ Aix-les-Bains, en tant que pôle central ;
- ✓ Une première couronne périurbaine au sud d'Aix-les-Bains, qui s'étend de Bourdeau à Méry ;
- ✓ Une seconde couronne périurbaine au nord d'Aix-les-Bains qui regroupe Brison-Saint-Innocent et Grésy-sur-Aix ;
- ✓ Les communes situées sur les coteaux du Revard ;
- ✓ Les communes situées sur les coteaux de la Dent du Chat ;
- ✓ Le secteur de l'Albanais ;
- ✓ La Plaine de la Chautagne.

Ce regroupement territorial, plus pertinent qu'un découpage fastidieux à l'échelle des communes, permet une lecture plus appropriée de certaines thématiques, en particulier concernant les caractéristiques démographiques et les pratiques de déplacements.



2. Les caractéristiques sociodémographiques de Grand Lac

2.1 Un territoire dynamique et attractif

Selon les données de l'INSEE de 2019, le territoire compte **76 759 habitants**, soit 17,6 % de la population du département de Savoie (436 434 habitants).

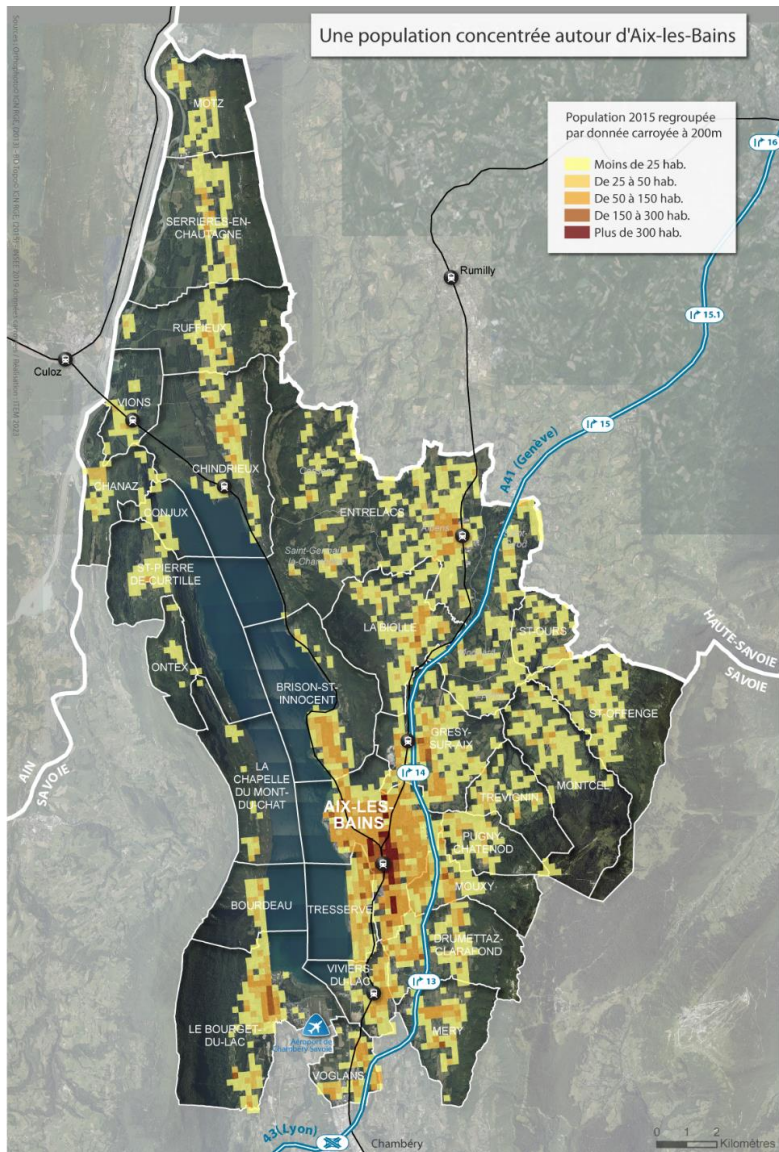
↳ 40 % de la population habite à Aix-les-Bains

La commune d'Aix-les-Bains accueille **30 463 habitants**. Les pôles secondaires sont moins peuplés, à l'instar du **Bourget-du-Lac** (4 966 hab.) ou **Grésy-sur-Aix** (4 595 hab.). La nouvelle commune d'Entrelacs regroupe **6 315 habitants en 2019**. A l'inverse, **14 communes** (soit la moitié des communes du territoire) comptent **moins de 1 000 habitants**, et la plus petite est **Ontex**, avec **106 habitants**.

↳ Un territoire globalement dense

Avec **256 hab./km²**, le territoire peut être considéré comme **relativement dense**, au regard des moyennes départementale (72 hab./km²) ou régionale (115 hab./km²). Néanmoins, comme toute moyenne, ce chiffre cache des disparités entre **Aix-les-Bains (2 414 hab./km²)** et dans une moindre mesure **Tresserve (1 079 hab./km²)**, et des communes où la densité est inférieure à 100 hab./km², voire 50 (La-Chapelle-du-Mont-du-Chat, Motz, Ontex).

Ces disparités de population et de densité seront à prendre en compte en termes d'organisation des déplacements, qu'il s'agisse des pratiques actuelles, ou des évolutions à envisager pour la suite du PDM.



Une croissance positive sur la majorité du territoire

Entre 2013 et 2019, le territoire a vu sa population **augmenter de 6 %**. Cette évolution notablement supérieure à la moyenne départementale (3 %) et régionale (3,6 %) peut s'expliquer par son **positionnement dans le sillon alpin et par sa proximité avec les agglomérations Annécienne et surtout Chambérienne**.

Dans le détail par secteurs géographiques, deux points notables peuvent être soulevés :

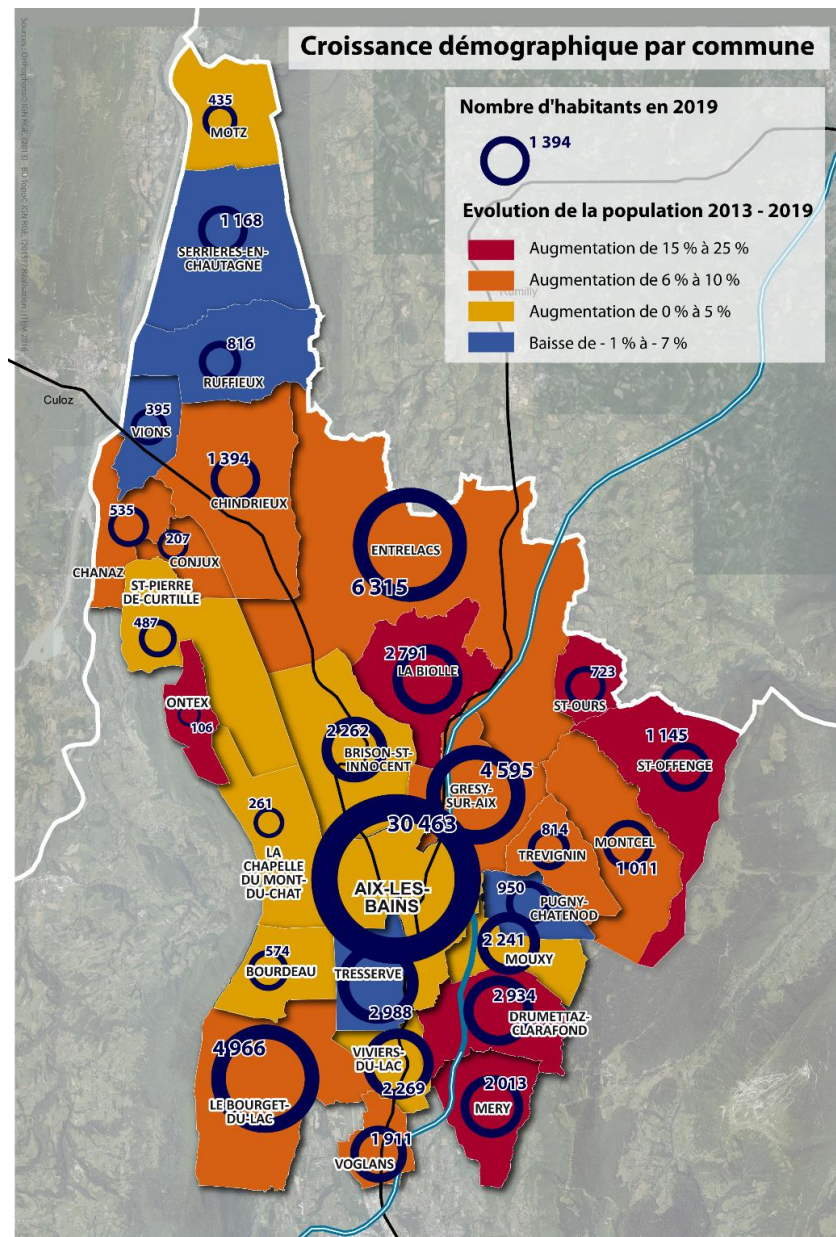
- ✓ **La commune d'Aix-les-Bains connaît une croissance plus modérée de sa population que par le passé** (un taux de croissance annuel moyen de 0,49 % entre 2013 et 2019, contre 1 % entre 1999 et 2013) au même titre que sa couronne périurbaine (un taux de croissance annuel moyen de 1,1 % entre 2013 et 2019, contre 1,9 % entre 1999 et 2013). Dans un schéma classique, la croissance de la périphérie est supérieure à celle de la ville-centre.
- ✓ **La croissance est notable sur les secteurs de L'Albanais et des Côteaux du Revard** (13 % pour L'Albanais, 9 % sur le secteur Côteaux du Revard). Cette croissance démographique est moins forte sur les secteurs des côteaux de la Dent du Chat (5 %) et de La Plaine du Chautagne (2 %).

Au global, **l'identité démographique du territoire suit un schéma classique** avec :

- ✓ Une **ville-centre concentrant 40 % de la population** ;
- ✓ Des **secteurs périurbains qui connaissent une croissance démographique plus forte** (par exemple : Méry : + 25 % ; Drumettaz-Clarafond : + 15 % ; Le Bourget-du-Lac : 10 % / Grésy-sur-Aix : + 7 %) ;
- ✓ Des **secteurs ruraux avec un poids démographique encore limité mais une croissance démographique également élevée** (ex : La Biolle : + 25 % ; Saint-Ours : + 22 %,) .
- ✓ **D'autres secteurs ruraux moins attractifs** qui connaissent une augmentation moins importante voire une baisse (- 7 % à Vions ; - 3 % à Pugny-Chatenod)

Le territoire connaît donc un développement accru de sa périurbanisation, entraînant de fait, un accroissement de la demande de déplacements.

Cette diffusion de l'urbain, où la ville flotte dans un manteau devenu trop large pour elle, s'accompagne d'une augmentation du taux de motorisation et d'une désaffectation des modes alternatifs (temps de déplacements trop longs et bien souvent trop dangereux pour les modes actifs, conditions de densité non réunies pour les transports collectifs qui seront moins rentables...).



2.2 Des évolutions de population qui distinguent les situations de potentiels captifs

La répartition par âge de la population permet de mettre en valeur la **part des captifs potentiels au sein d'un territoire**. On entend ici par captifs des individus qui connaîtront des **difficultés pour se déplacer** :

- ✓ Soit pour des **raisons légales** (l'individu sera trop jeune pour avoir le permis), à savoir les 11 – 17 ans ;
- ✓ Soit pour des **raisons de santé** (individu de plus de 75 ans qui rencontrera de plus en plus de difficultés).

A noter que la définition de captifs peut également concerner les individus **aux faibles ressources financières**, dans le sens où **la mobilité induit également un budget, en particulier pour le mode automobile (achat et entretien d'un véhicule, carburant...)**.

Répartition par âge de la population et poids des captifs par communes (données INSEE 2019)

Secteur	Moins de 11 ans	11 - 17 ans	18 - 24 ans	25 - 64 ans	65 – 74 ans	75 ans et plus	Captifs	Captifs (%)
Aix les Bains	10%	7%	7%	49%	13%	15%	6 614	22%
Périurbain Nord	13%	9%	6%	52%	12%	8%	1 156	17%
Périurbain Sud	12%	8%	11%	50%	11%	8%	3 135	16%
Côteaux du Revard	14%	10%	5%	55%	10%	6%	757	16%
Côteaux de la Dent du Chat	13%	12%	7%	54%	9%	5%	150	18%
Chautagne	14%	9%	5%	52%	12%	9%	889	18%
L'Albanais	14%	10%	6%	54%	9%	6%	1 535	17%
Grand Lac	12%	8%	8%	51%	12%	10%	14 236	19%

Sur le territoire, Aix-les-Bains concentre **46 % des captifs** (6 614 individus qui ont entre 11 et 17 ans, ou plus de 75 ans), ce qui représente près de **22 % de la population aixoise**. Ailleurs, la part des captifs représente **en moyenne 17 % de la population**. La part des plus de 75 ans est plus forte que celle des 11-17 ans au global, et en particulier sur Aix-les-Bains où elle représente 15 % de la population aixoise.

Dans les autres secteurs, les plus de 75 ans sont en revanche moins nombreux que les 11-17 ans. Ces distinctions s'expliquent notamment par la **croissance démographique des communes** et de leur inscription dans des **phénomènes de périurbanisation, matérialisés par l'arrivée de jeunes ménages, avec un ou plusieurs enfants**.

En fonction de l'âge, certains modes seront plus ou moins privilégiés. Les personnes âgées auront tendance à préférer les transports collectifs. Inversement les jeunes auront tendance à privilégier les modes actifs.

2.3 Une forte motorisation corrélée au lieu de résidence

L'analyse de la motorisation des ménages illustre deux indices opposés et les conditions de déplacements des habitants.

↳ Le taux de motorisation

Le **taux de motorisation, qui définit le nombre moyen de véhicules par ménages est de 1,38 à l'échelle du territoire**, contre 1,35, à l'échelle du département. Ce taux sera de plus en plus élevé à mesure que l'on s'écarte de la ville-centre :

- ✓ Avec **1,12 dans le secteur d'Aix-les-Bains**, ce taux est sensiblement plus élevé que dans d'autres grandes villes proches (par exemple : Annecy : 0,99 ; Chambéry : 0,92 ; Lyon : 0,76) ;
- ✓ Dans les secteurs périurbains, le taux moyen oscille **entre 1,49 et 1,62** ;
- ✓ Sur les secteurs ruraux, le taux moyen est compris **entre 1,63 et 1,76** et peut dépasser 1,8 à l'échelle communale (Ruffieux, Saint-Ours).

Ce taux met en valeur la **multimotorisation pour couvrir les besoins de déplacements**, qui aura tendance à augmenter avec : un couple d'actifs, ayant des emplois situés dans des communes différentes, ayant un ou plusieurs enfants majeurs, étudiants ou actifs. Ce taux est également lié au logement. A l'échelle globale, ce taux est de **1,64 dans les logements individuels et 1,04 dans les logements collectifs** et peut s'expliquer par des conditions de stationnement plus aisées dans les logements individuels ou par les contextes de densités urbaines dans lesquelles s'inscrivent ces habitats, plus ou moins propices aux solutions de transport alternatives à l'automobile.

↳ Les ménages sans voiture

Sur l'ensemble du territoire, **11 % des ménages (3 985 ménages) ne disposent pas de voitures**. Ce taux diminue à mesure que l'on s'écarte de la ville-centre :

- ✓ **18 % des ménages sur Aix-les-Bains** (2 925 ménages) ;
- ✓ De **3 % à 7 % dans les secteurs périurbains ou ruraux**.

Ces ménages connaîtront des difficultés de déplacement s'il n'existe pas de solution alternative adéquate et constituent également une population dite captive.

La motorisation des ménages doit donc nous amener à nous interroger sur :

- ✓ **Une voiture qui ne doit plus être seulement considérée comme l'équipement d'un ménage, mais l'équipement d'une personne (selon les données de l'INSEE de 2012, le ratio voiture par habitants est d'environ 0,6 !)** ;
- ✓ **Le choix ou non de motorisation pour les ménages, et les conditions de déplacements pour ceux qui ne disposent pas de véhicules ;**
- ✓ **Les budgets alloués au mode automobile et la nécessité de développer de manière cohérente et pertinente des solutions alternatives à l'automobile ;**
- ✓ **Des emprises nécessaires au stationnement des véhicules, en particulier sur l'espace public.**

Motorisation des ménages (données INSEE 2019)				
Secteur	Taux de motorisation	Ménages sans voiture	1 voiture	2 voitures ou +
Aix-les-Bains	1,12	18 %	55 %	27 %
Périurbain Nord	1,62	3 %	42 %	55 %
Périurbain Sud	1,49	7 %	46 %	47 %
Côteaux du Revard	1,76	3 %	29 %	68 %
Côteaux de la Dent du Chat	1,63	3 %	43 %	54 %
Chautagne	1,66	5 %	38 %	58 %
Albanais	1,7	5 %	33 %	62 %
Grand Lac	1,38	11 %	47 %	42 %

3. Les équipements et points structurants de Grand Lac

3.1 Un tissu d'emplois insuffisant pour répondre aux besoins des actifs

En 2019, 28 448 emplois étaient recensés, pour 36 283 actifs. Avec 0,78 emplois par actifs occupés, le territoire n'est pas autosuffisant en termes d'emplois, induisant une nécessité pour une partie des actifs, de quitter Grand Lac pour travailler.

Des emplois concentrés sur Aix-les-Bains et sa couronne périurbaine

Avec près de 9 emplois sur 10, Aix-les-Bains et ses couronnes périurbaines concentrent logiquement les emplois. Dans le détail, 12 626 emplois sont situés à Aix-les-Bains (soit 47 % de l'offre), et 10 252 emplois dans la couronne périurbaine sud (dont 4 284 sur la commune du Bourget-du-Lac). Ces données sont évidemment liées à la localisation des zones d'activités sur le territoire, avec à la fois :

- ✓ Des **parcs d'activités tertiaire structurants** : Savoie Technolac et Savoie Hexapôle ;
- ✓ Des **zones d'activités communautaires**, à vocation industrielle et/ou commerciale (Motz-Serrières dans la Chautagne, Chaudanne-Orly à Albens, L'échangeur à Grésy-sur-Aix, Pré-Gault à Voglans) ;
- ✓ Des **zones d'activités communales**, principalement à vocation artisanale...

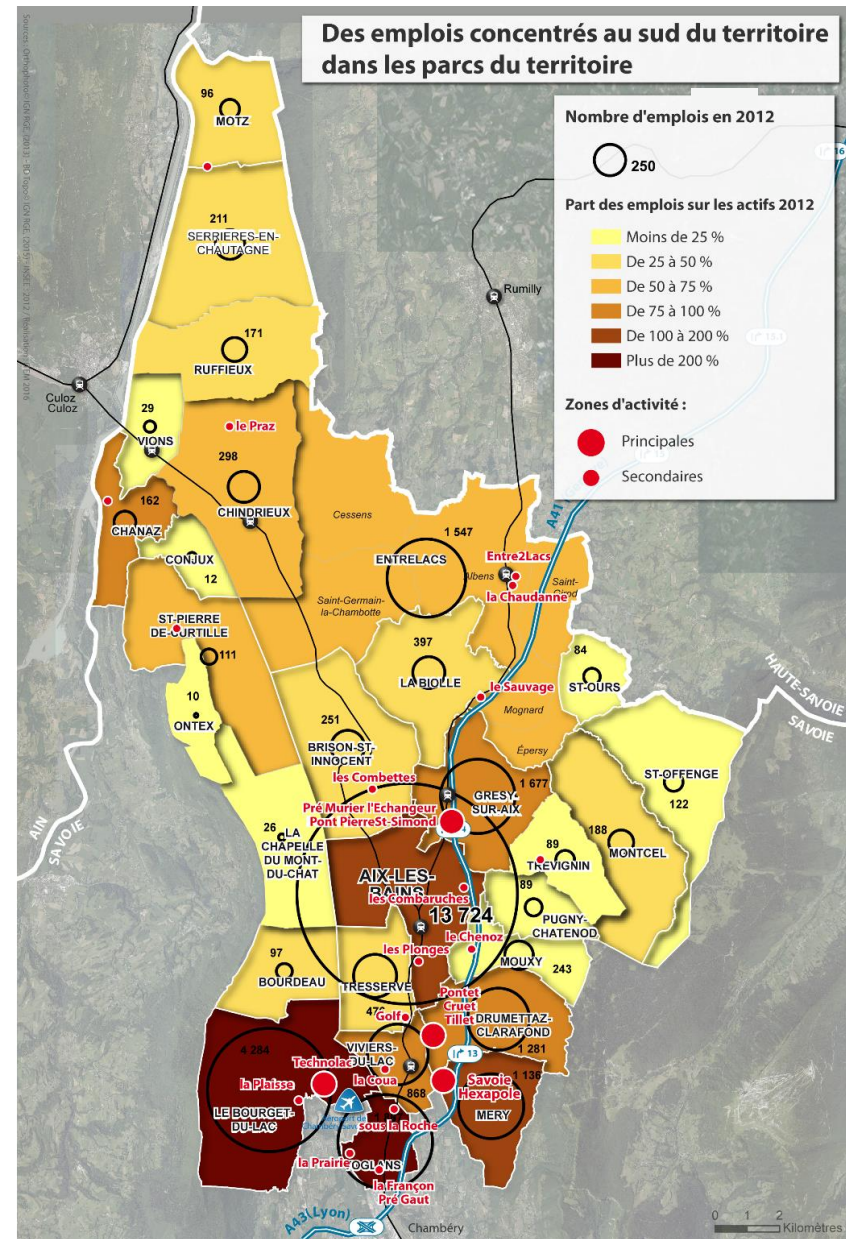
Une extension des zones d'emplois les plus structurantes

Plusieurs projets d'extension sont envisagés sur les zones d'emplois les plus structurantes :

- ✓ **Savoie Technolac** : requalification de la ZAC 1, programme ZAC 3 sur 80 000 m², plan d'action Technolac 2050, visant un développement exemplaire de la zone d'activité. A terme, environ 1 800 salariés supplémentaires seront accueillis ;
- ✓ **Savoie Hexapole** : tranche 5 sur 6 000 m² et densification des tranches existantes, pour environ 500 travailleurs supplémentaires ;
- ✓ **ZA des Sources (en cours de création)**, à Grésy-sur-Aix, avec un objectif à terme de 350 emplois sur 35 000 m² et extension et densification des zones annexes pour 200 emplois.

Les volumes d'individus attendus à terme appellent évidemment une attention particulière en matière de déplacements.

La stratégie de création et de développement des zones d'activités a souvent été liée à des conditions d'accessibilité, et notamment routières, optimales. Pour autant, si le mode routier est largement privilégié, il convient de proposer également des conditions d'accessibilité tous modes efficaces répondant aux besoins des salariés / étudiants, et des visiteurs (clients des commerces).



3.2 Des pôles générateurs concentrés sur Aix-les-Bains

Outre les lieux d'emplois, les pôles générateurs de déplacements concernent : les établissements scolaires, les équipements de loisirs, les commerces, les établissements de santé, les services administratifs, les Pôles d'Echanges Multimodaux, les points touristiques...

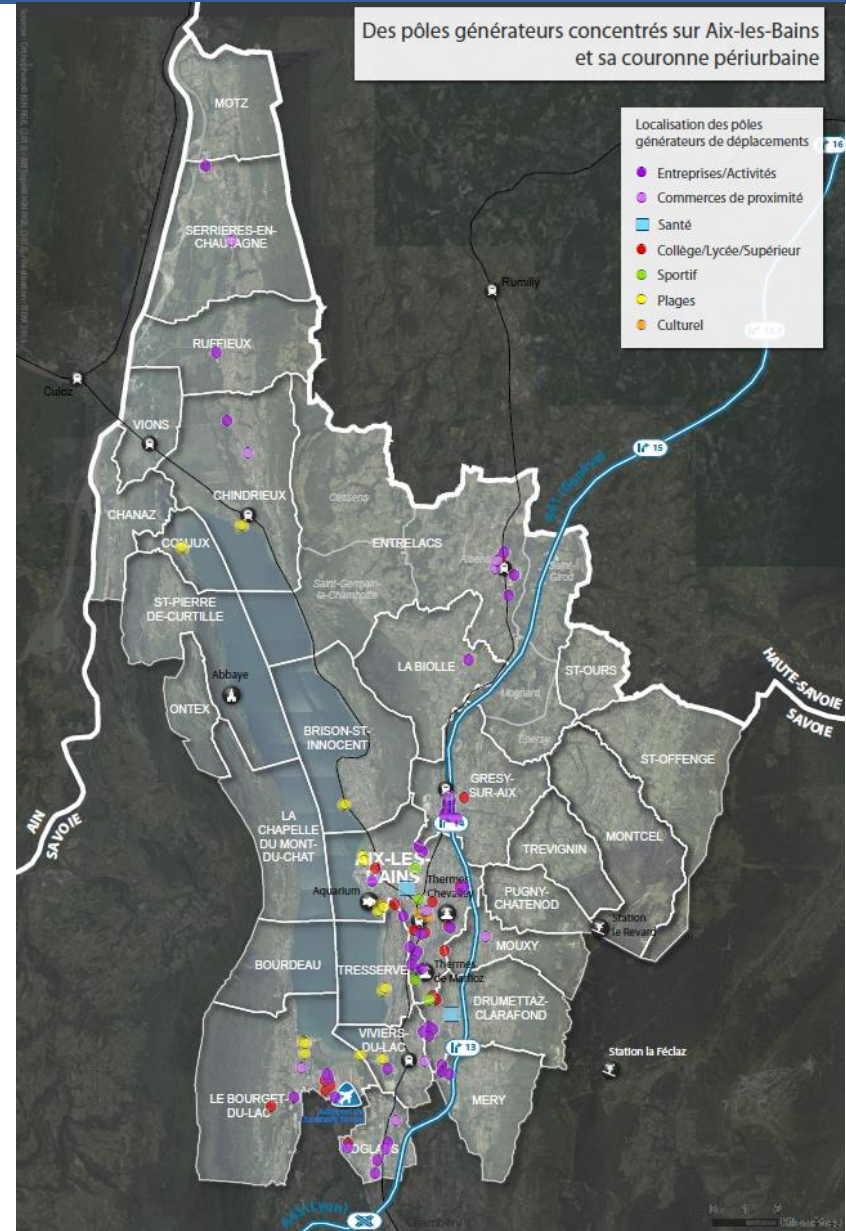
Aix-les-Bains concentre l'essentiel des fonctions commerciales et de services du territoire, avec les principaux équipements commerciaux, de santé, sportifs, culturels (centre-ville commerçant, hôpital, stade, cinéma...).

Les pôles d'emplois et les principales zones commerciales se répartissent entre Aix-les-Bains et sa couronne périurbaine, notamment les communes de Grésy-sur-Aix, Drumettaz-Clarafond et Le Bourget-du-Lac qui constituent ainsi les pôles d'équilibre du territoire. Des communes de plus petite taille ont également aménagé des zones artisanales comme à Albens, Ruffieux ou La Biolle et permettent une offre d'emplois de proximité.

Une offre en commerces de proximité est présente sur une dizaine de communes telles que Viviers-du-Lac, Mouxy, Albens ou encore Serrières-en-Chautagne.



Sensibilisation vélo – Collège Garibaldi – Crédit Grand Lac



➤ Aix-les-Bains et Le Bourget-du-Lac se partagent les fonctions éducatives

Deux principaux pôles scolaires sont présents sur le territoire :

- ✓ **Aix-les-Bains** qui accueille 8 établissements du 2nd degré dont le plus important (lycée Marlioz) sur les 13 établissements du territoire ;
- ✓ **Le Bourget-du-Lac** qui constitue un pôle universitaire majeur à l'échelle de Métropole Savoie avec près de 5 000 étudiants.

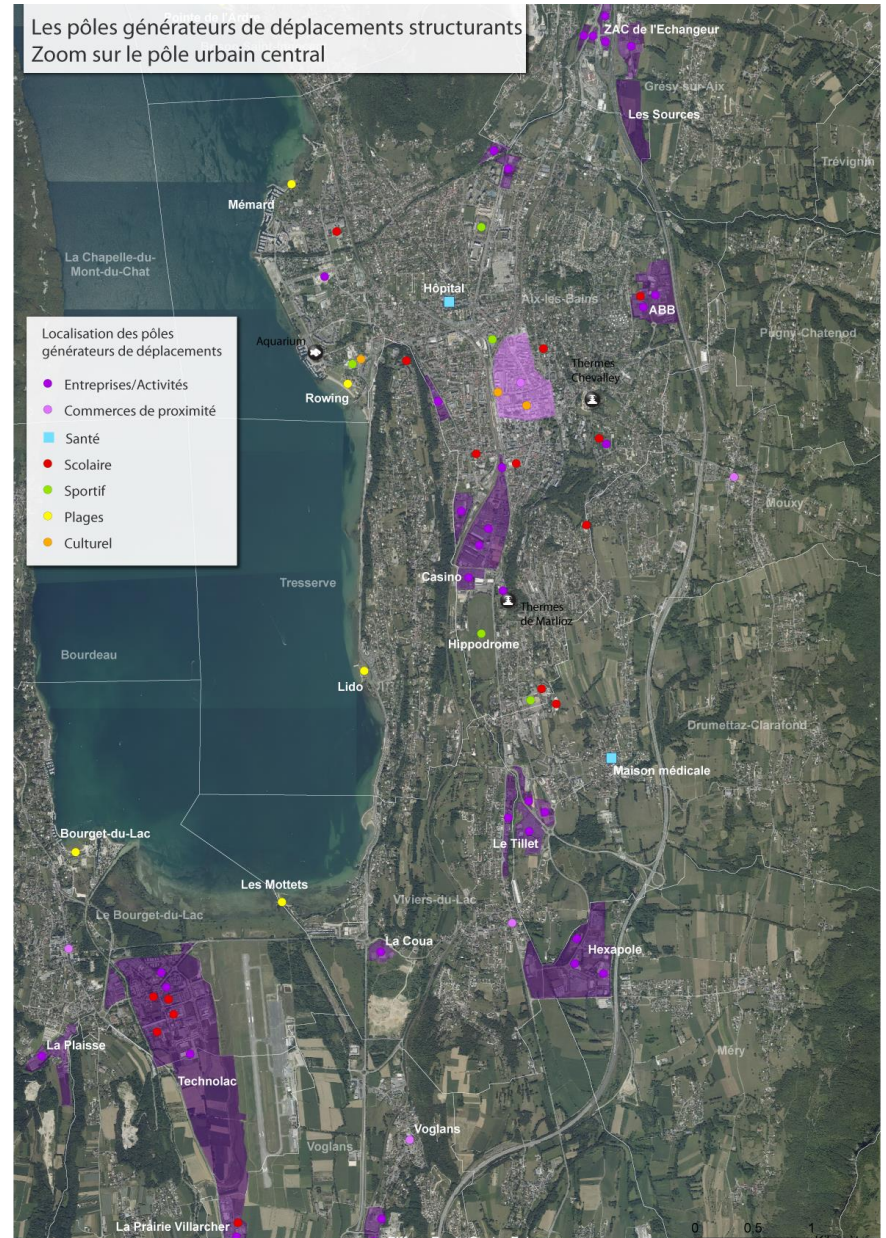
La distance du pôle universitaire à la ville centre induit des déplacements pendulaires entre les deux communes à assurer en TC ou mobilités actives car les étudiants forment une population potentiellement captive.

Principaux établissements	Commune	Effectif
Université Savoie Mont-Blanc	Le Bourget-du-Lac	Env. 5 000
Collège et lycée Marlioz	Aix-les-Bains	1 837
Collège Le Revard	Grésy-sur-Aix	559
Collège Garibaldi	Aix-les-Bains	558
Collège JJ Perret	Aix-les-Bains	490
Collège Jacques Prévert	Entrelacs	471
Collège privé Lamartine	Aix-les-Bains	458

Autres établissements : Collèges Talmudique, Ombrosa, Ribambelle ;

Lycées Talmudique, Débora ; Ecole technique Carole

Source : ministère de l'éducation nationale, rentrée 2021



3.3 La hiérarchisation des pôles urbains

La localisation des pôles générateurs de déplacements permet à la fois :

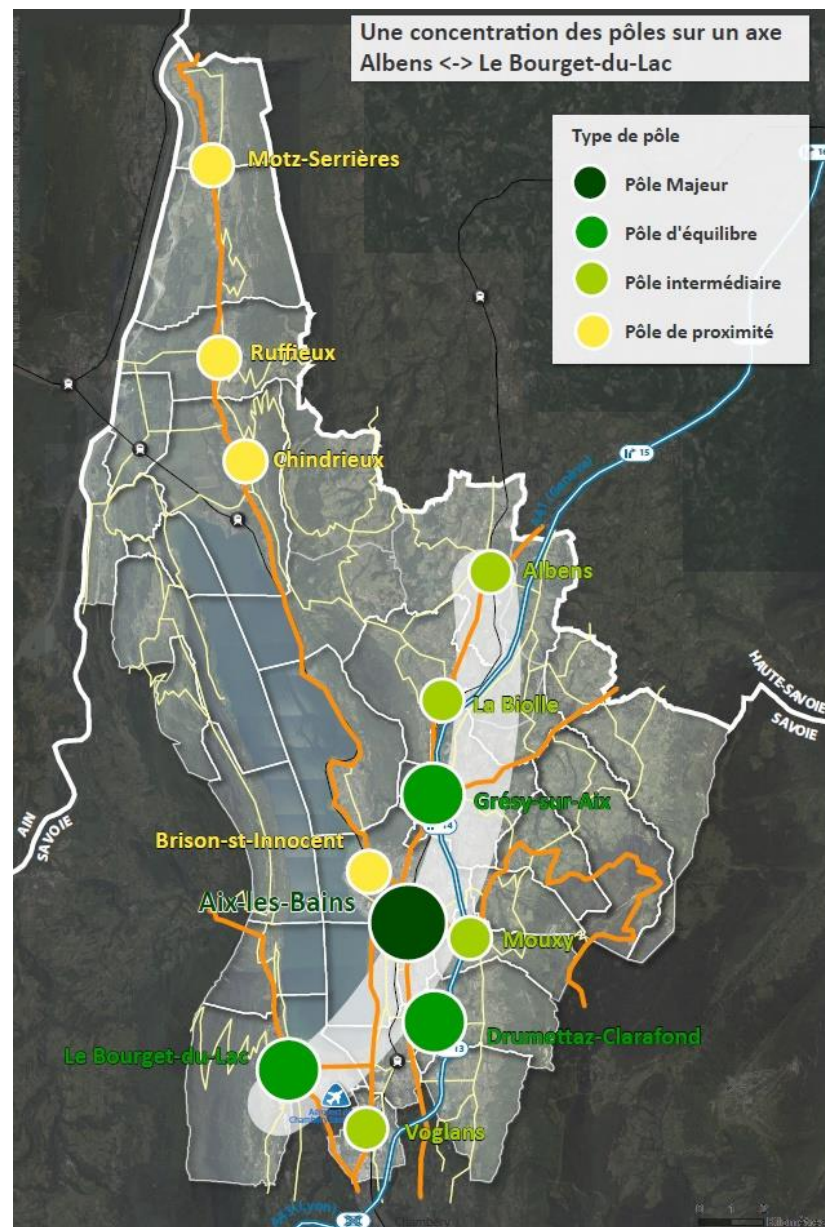
- ✓ De définir **une hiérarchisation des pôles urbains** ;
- ✓ D'identifier des **zones d'attraction qui répondront aux besoins des habitants, et inversement des zones de vides**, dans lesquelles les habitants devront réaliser des déplacements plus longs.

Outre les lieux d'emplois, les pôles générateurs de déplacements concernent : les établissements scolaires, les équipements de loisirs, les commerces, les établissements de santé, les services administratifs, les Pôles d'Echanges Multimodaux, les points touristiques...

Sur le territoire, une hiérarchisation de pôles urbains émerge avec :

- 1) Un **pôle majeur** : Aix-les-Bains, qui **comporte l'ensemble des équipements, services et commerces nécessaires** et dont le niveau d'offre proposé **attire les populations externes et limite les besoins de déplacements quotidiens vers l'extérieur** ;
- 2) Des **pôles d'équilibre** : Grésy-sur-Aix, Drumettaz-Clarafond et Le Bourget-du-Lac, principalement situés dans la couronne périurbaine aixoise, qui en concentrant à la fois des zones d'activités à vocation communautaire, des établissements scolaires et des équipements sportifs, **permettent de répondre à la plupart des besoins et peuvent également attirer les habitants des communes périphériques** ;
- 3) Des **pôles intermédiaires** : Albens, La Biolle, Voglans et Mouxy, qui regroupent un panel de commerces, d'équipements et de services, mais **insuffisants pour répondre à l'ensemble des besoins** ;
- 4) Des **pôles de proximité** (Motz-Serrières, Ruffieux, Chindrieux, La Biolle et Brison-Saint-Innocent), qui comptent quelques commerces de proximités ou des établissements d'enseignement primaire, mais n'apporteront qu'une réponse très insuffisante aux besoins des habitants.

Cette concentration des équipements sur un axe Albens <-> Le Bourget-du-Lac via Aix-les-Bains, induit par conséquent une concentration des besoins, pour tous motifs de déplacements. Cette situation démontre la nécessité de proposer une offre de transport à destination de la ville centre et de sa périphérie. En sachant que cet objectif est à la fois d'ordre géographique (faciliter l'accès à la ville centre depuis l'ensemble du territoire) mais aussi temporel.



4. Les pratiques de déplacements

Les données de l'INSEE sur les déplacements pendulaires offrent une vision, certes centrée sur les actifs et les scolaires, mais tout de même récente (données de 2019).

4.1 Les flux d'actifs

↳ 54 % des actifs résidents travaillent sur le territoire

- ✓ 33,5 % travaillent dans leur propre secteur de résidence dont la très grande majorité dans leur propre commune (environ 88 %) et réalisent donc des déplacements de courte distance ;
 - ✓ 20 % travaillent dans un autre secteur du périmètre PDM ;
- Ainsi plus d'un actif occupé sur deux réside et travaille sur le territoire.
- ✓ 46,5 % travaillent à l'extérieur du territoire.

↳ Une concentration logique des flux sur Aix-les-Bains et sa couronne périurbaine

Dans le détail des flux internes au territoire du PDM :

- ✓ Près d'un tiers des flux concerne des actifs qui résident et travaillent sur Aix-les-Bains ;
- ✓ 70 % des flux se font à l'échelle de la ville-centre et de sa couronne périurbaine.

L'analyse du lieu d'emploi des actifs souligne les faibles distances à parcourir pour se rendre sur leur lieu de travail :

- ✓ Via des déplacements internes, et donc sur des petites distances, qui peuvent être réalisés en modes actifs ;
- ✓ En direction d'Aix-les-Bains, avec des flux prioritaires depuis la couronne périurbaine, pour la mise en place de liaisons en transports collectifs.

Déplacements domicile-travail des actifs (données INSEE 2019)									
FLUX D'ACTIFS INTERNES AU TERRITOIRE		SECTEUR DE TRAVAIL							Grand Lac
		Aix-les-Bains	Couronne périurbaine Sud	Couronne périurbaine Nord	L'Albanais	La Plaine de Chautagne	Les côteaux du Revard	Les côteaux de la Dent du Chat	
SECTEUR RESIDENTIEL	Aix-les-Bains	5 606	1121	325	164	38	60	4	7 318
	Couronne périurbaine Sud	1 493	2 541	171	20	0	40	5	4 270
	Couronne périurbaine Nord	769	267	576	90	10	20	0	1 732
	L'Albanais	563	180	140	1083	5	10	0	1 981
	La Plaine de la Chautagne	221	60	45	40	622	0	8	996
	Les côteaux du Revard	428	178	117	46	5	435	0	1 209
	Les côteaux du Revard	40	55	0	5	10	0	115	225
	Grand Lac	9 120	4 402	1 374	1 448	690	565	132	17 731

➤ Une forte attraction de Grand Chambéry pour les actifs sortants

Sur les **15 891 actifs** qui vont travailler à l'extérieur du territoire :

- ✓ **41 % travaillent sur Grand Chambéry** (environ 6 500 actifs) ;
- ✓ **19 % travaillent sur le Grand Annecy** (environ 3 000 actifs) ;
- ✓ **40 % travaillent sur d'autres territoires** et notamment dans la CC du Canton de Rumilly (env. 1 713 actifs dont 547 depuis Entrelacs), la CC du Bugey-Sud (env. 630 actifs).

L'analyse des flux vers l'extérieur illustre donc :

- ✓ *La forte attractivité du pôle chambérien ;*
- ✓ *L'influence des autres territoires voisins, en particulier sur l'Albanais et la Chautagne.*

➤ Une concentration des flux venant de l'extérieur...

10 882 actifs résidant à l'extérieur viennent travailler sur le territoire. A l'instar des flux sortants, **Grand Chambéry est également le premier pôle émetteur d'actifs** vers le territoire (45 % des actifs entrants soit près de 5 000 actifs). La CC Rumilly Terre de Savoie constitue le second pôle d'émission (7 % - 802 actifs).

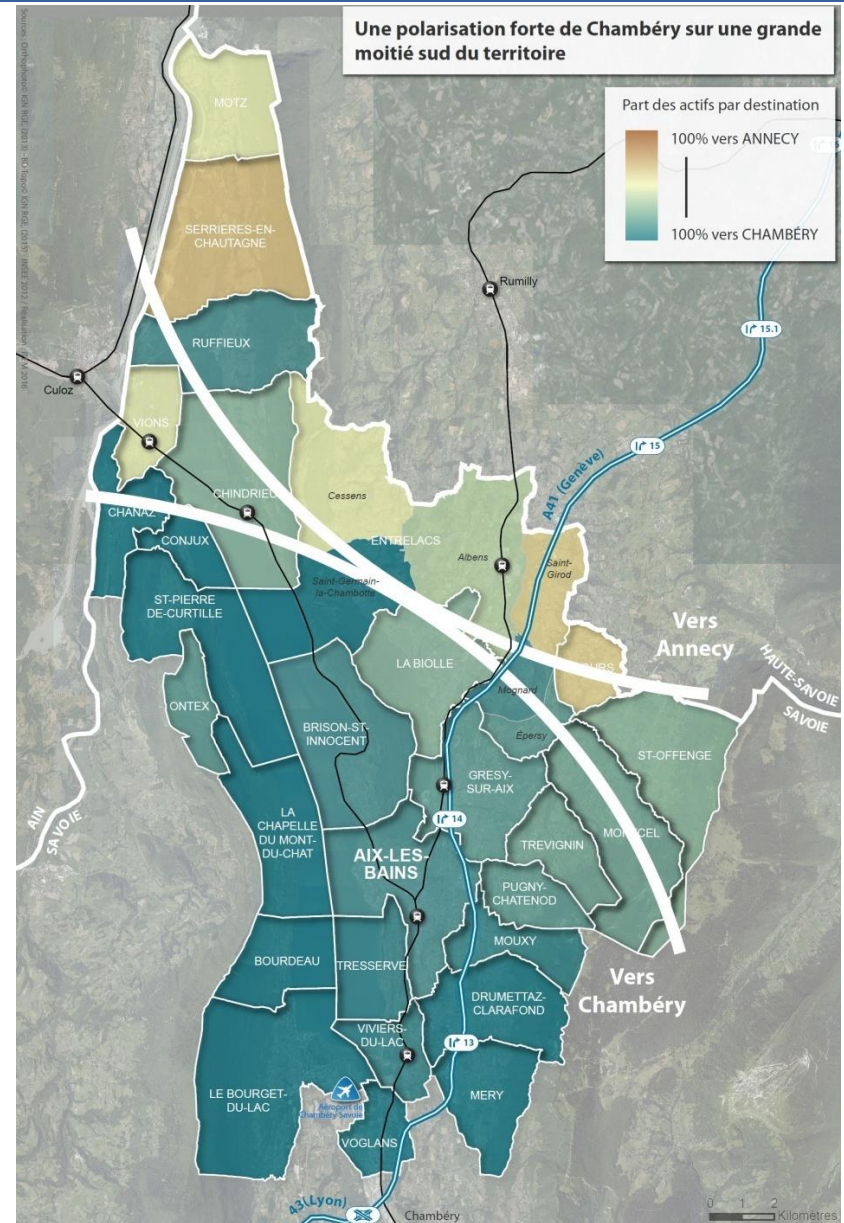
➤ ... qui se diffuse sur le territoire

Si **Aix-les-Bains est évidemment le principal pôle d'attraction du territoire** (32 % des flux entrants soit près de 3 500 actifs), **il ne constitue pas le seul pôle**.

La localisation des zones d'activités explique évidemment l'émergence de pôles secondaires tel que **Le Bourget-du-Lac avec Savoie Technolac** (27 % des flux entrants soit 2 905 actifs), **Voglans** avec les ZAE le Françon et Pré Gault (10 % - 1 105 actifs) ou **Méry** avec Savoie Hexapôle (5 % - 590 actifs).

L'addition des flux d'actifs internes, entrants et sortants met en valeur plusieurs relations fortes d'actifs :

- ✓ **Aix-les-Bains <-> Chambéry (2 149 actifs)**
- ✓ **Le Bourget-du-Lac <-> Chambéry (1 238 actifs)**
- ✓ **Aix-les-Bains <-> Annecy (899 actifs)**
- ✓ **Voglans <-> Chambéry (477 actifs)**



4.2 Les flux scolaires

↳ 74 % des scolaires résidents étudient sur le territoire :

Sur les **16 556 scolaires** résidant sur le territoire :

- ✓ **60 % étudient dans leur propre secteur de résidence** (environ 9 900 scolaires) dont la très grande majorité dans leur propre commune (environ 9 200 scolaires) et réalisent donc des déplacements de courte distance ;
- ✓ **14 % étudient dans un autre secteur** du périmètre PDM (environ 2 400 scolaires).

Ainsi les trois quarts des scolaires résident et étudient sur le territoire (environ 12 000 scolaires).

- ✓ **26 % étudient à l'extérieur** du territoire (environ 4 300 scolaires).

↳ Une concentration logique des flux sur Aix-les-Bains et sa couronne périurbaine

Dans le détail des flux internes au territoire du PDM :

- ✓ Plus d'un **tiers des flux concerne des scolaires qui résident et étudient sur Aix-les-Bains** (3 830 scolaires) ;
- ✓ Près de 75 % des flux se font à l'échelle de la ville-centre et de sa couronne périurbaine.

Les grandes tendances de flux internes d'actifs se retrouvent donc pour les flux scolaires.

FLUX DE SCOLAIRES INTERNES AU TERRITOIRE		Déplacements domicile-études des scolaires (données INSEE 2019)							Grand Lac
		SECTEUR D'ETUDES							
		Aix-les-Bains	Couronne périurbaine Sud	Couronne périurbaine Nord	L'Albanais	La Plaine de la Chautagne	Les coteaux du Revard	Les coteaux de la Dent du Chat	
SECTEUR RESIDENTIEL	Aix-les-Bains	3 830	310	79	25	3			4 247
	Couronne périurbaine Sud	760	2 915	88	5				3 768
	Couronne périurbaine Nord	326	59	797			5		1 187
	L'Albanais	111	46	15	1378				1 550
	La Plaine de la Chautagne	101	5	20		493		8	627
	Les coteaux du Revard	90	30	170	56	0	424		770
	Les coteaux de la Dent du Chat	5	30	5	15	15	0	30	100
	Grand Lac	5 223	3 395	1 174	1 479	511	429	38	12 249

↳ Une forte attraction de Grand Chambéry pour les scolaires sortants

Sur les **4 300 scolaires qui étudient à l'extérieur** du territoire :

- ✓ **53 % vont à Grand Chambéry** (environ 2 300 scolaires) ;
- ✓ **7 % se rendent sur le Grand Annecy** (environ 320 scolaires) ;
- ✓ **37 % étudient sur d'autres territoires** et notamment dans la CC Rumilly Terre de Savoie (env. 420 scolaires), la CC du Bugey-Sud (env. 160 scolaires), Grenoble-Alpes-Métropole (env. 180 scolaires dont 84 depuis Aix-les-Bains).

Il est à noter que des communes de Grand Lac dépendent de collèges ou de Lycées extérieurs au territoire (collèges à Motte-Servolex, Seyssel, Culoz et Yenne ainsi que le lycée L. Armand à Chambéry).

↳ Une concentration des flux venant de l'extérieur...

Plus de **2 900 scolaires résidant à l'extérieur viennent étudier** sur le territoire. A l'instar des flux sortants, **Grand Chambéry est également le premier pôle émetteur de scolaires** vers le territoire (50 % des scolaires sortants soit environ 1 475 scolaires). La CC Rumilly Terre de Savoie constitue le second pôle d'émission des scolaires (5 % - 140 scolaires).

↳ ... essentiellement en direction du Bourget-du-Lac et d'Aix-les-Bains

Avec la présence d'une partie du **Campus de l'université Savoie Mont-Blanc, Le Bourget-du-Lac constitue le principal pôle d'attraction des scolaires venant de l'extérieur** (66 % des flux entrants soit environ 1 930 scolaires). **Aix-les-Bains est le second pôle** avec 21 % des scolaires entrants (environ 625 scolaires).

L'addition des flux de scolaires internes, entrants et sortants met en valeur plusieurs relations fortes, notamment :

- ✓ **Le Bourget-du-Lac <> Chambéry (950 scolaires) ;**
- ✓ **Aix-les-Bains <> Chambéry (600 scolaires) ;**
- ✓ **Le Bourget-du-Lac <> La Motte-Servolex (300 scolaires) ;**
- ✓ **Aix-les-Bains <> Grésy-sur-Aix (215 scolaires) ;**
- ✓ **Aix-les-Bains <> Brison-Saint-Innocent (190 scolaires).**



Savoir rouler en vélo école – Crédit Grand Lac

4.3 Des flux pendulaires à valoriser

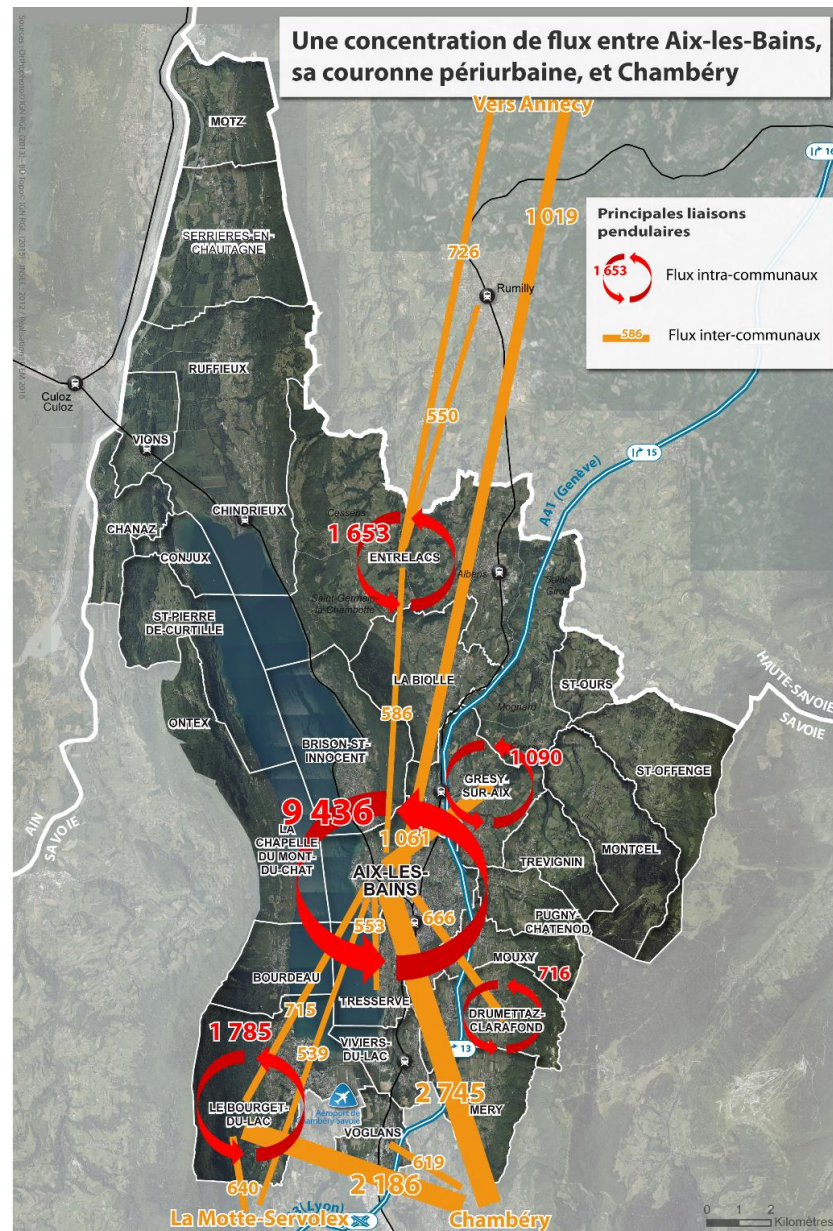
L'addition des déplacements d'actifs et de scolaires permet de **faire émerger plusieurs liaisons structurantes et prioritaires en matière de mobilité durable.**

L'importance des flux internes aux communes, notamment à Aix-les-Bains, appelle à encourager l'usage des modes alternatifs, et plus **particulièrement des modes actifs.**

De même, les **deux principales communes d'échanges (Chambéry et la Motte-Servolex) ont l'avantage d'être proches**, et pour Chambéry d'être desservi actuellement en TC ferroviaire ou routier, depuis Aix-les-Bains et le Bourget-du-Lac.

Principaux déplacements pendulaires (données INSEE 2019)

Liaisons pendulaires supérieures à 500		Flux actifs + Scolaires
Aix-les-Bains		9 436
Aix-les-Bains	Chambéry	2 745
Le Bourget-du-Lac	Chambéry	2 186
Le Bourget-du-Lac		1 785
Entrelacs		1 653
Grésy-sur-Aix		1 090
Grésy-sur-Aix	Aix-les-Bains	1 061
Aix-les-Bains	Anney	1019
Drumettaz-Clarafond	Aix-les-Bains	666
Entrelacs	Anney	726
Le Bourget-du-Lac	Aix-les-Bains	715
Drumettaz-Clarafond		716
Le Bourget-du-Lac	La Motte-Servolex	640,6
Voglans	Chambéry	619
Entrelacs	Aix-les-Bains	586
Tresserve	Aix-les-Bains	553
Entrelacs	Rumilly	550
Aix-les-Bains	La Motte-Servolex	539



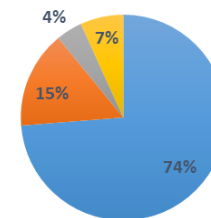
4.3 Etude EMC² Métropole Savoie – Avant Pays Savoyard

En 2022, la deuxième enquête EMC² du territoire a été conduite par le CEREMA, sur un périmètre large comprenant Grand Chambéry, l'Avant-Pays Savoyard, Cœur de Savoie et Grand Lac. 4 532 personnes de 5 ans et plus ont été interrogées sur leurs déplacements, au printemps 2022, par téléphone et en face à face.

↳ Les grands enseignements

- ✓ 15 % des actifs pratiquent le télétravail de manière régulière ;
- ✓ Confirmation des proportions issues de l'INSEE 2019 sur le taux de motorisation élevé des ménages et de possession de véhicules automobiles ;
- ✓ Les ménages du pôle urbain de Grand Lac sont les moins bien équipés en vélos par rapport à l'ensemble des ménages du périmètre d'étude : 56 % en possèdent au moins un, contre 62 % sur tout le périmètre EMC², les ménages des autres communes de Grand Lac sont en revanche mieux équipés (61 % en possèdent au moins un) ;
- ✓ 89% des déplacements se font à l'intérieur du périmètre EMC², et 91% pour le pôle urbain de Grand Lac, ce qui illustre l'autonomie du territoire ;
- ✓ Les habitants de Grand Lac sont globalement plus mobiles comparé à la moyenne nationale, mais moins que ceux du reste du périmètre EMC² : 3,6 déplacements par jour et par personne sur le pôle urbain, pour une moyenne de 3,8, et 3,9 sur le Grand Chambéry ;
- ✓ Les déplacements pour le travail et les études représentent seulement 32% des déplacements sur le territoire de l'EMC², et 29% sur le pôle urbain de Grand Lac. Les autres motifs sont liés aux achats, aux accompagnements, aux visites et autres motifs ;
- ✓ L'usage de la voiture par rapport aux autres modes est supérieur à Grand Lac par rapport à la moyenne du périmètre ;
- ✓ On constate également sur Grand Lac une faiblesse relative des modes actifs : la part de la marche est dans la moyenne de l'EMC² mais celle du vélo y est inférieure, y compris dans le pôle urbain : 4 % de déplacements y sont réalisés à vélo contre 5% au global ;
- ✓ La part des transports collectifs est dans la moyenne, mais faible en comparaison du Grand Chambéry ;
- ✓ Par rapport à l'enquête EMC² de 2007, le CEREMA constate une baisse de la part de la voiture et la hausse relative des modes actifs ;
- ✓ Le taux d'occupation des véhicules automobiles est le plus faible pour les motifs domicile – travail comme pour beaucoup de territoires : seulement 1,04 personnes par voiture.

Fréquence télétravail

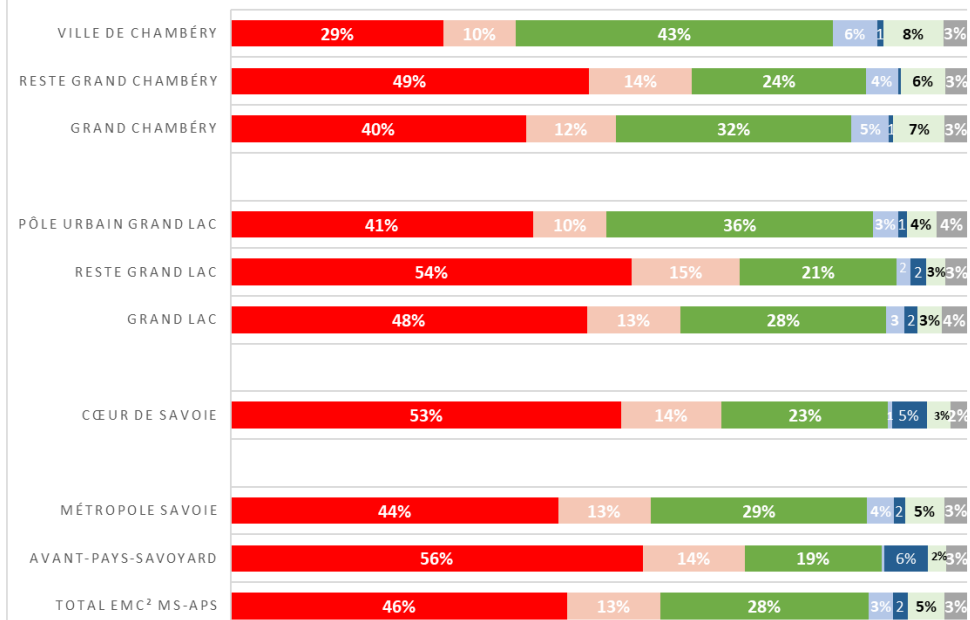


1. Non jamais
2. Oui, un ou plusieurs jours par semaine
3. Oui un ou plusieurs jours par mois
4. Oui occasionnellement

PARTS MODALES (5 ANS ET PLUS ET HORS EXTERNES)

SOURCE EMC² MS-APS 2022

Voiture conducteur Voiture passager Marche TC urbain Autre TC Vélo Autres modes



Synthèse des polarités et des déplacements

➤ Une polarisation forte d'Aix-les-Bains mais incomplète...

La concentration de services, commerces et établissements scolaires à Aix-les-Bains fait de la ville un **pôle attractif à l'échelle du territoire**. Toutefois, la **polarisation d'Aix-les-Bains reste incomplète à l'échelle du PDM** :

- ✓ Les **caractéristiques topographiques du territoire** rendent son accès parfois difficile, notamment depuis les côteaux de la Dent du Chat ;
- ✓ La **localisation de zones d'activité importantes** dans la couronne périurbaine amène la formation de polarités secondaires (Le Bourget-du-Lac, Drumettaz-Clarafond, Grésy-sur-Aix) et la **diffusion des flux domicile-travail et des flux liés aux achats** ;
- ✓ Le territoire est sous l'influence de **deux polarités extérieures de niveau supérieur, Chambéry et dans une moindre mesure Annecy**.

➤ Un territoire multipolarisé

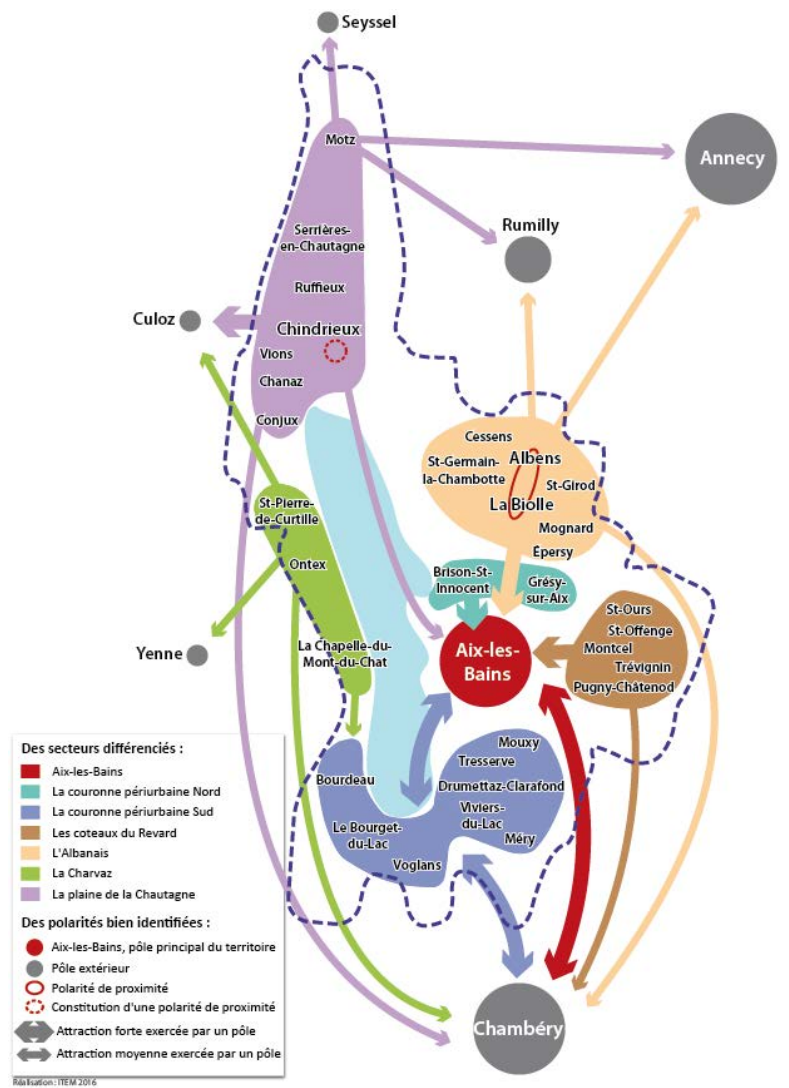
L'agglomération chambérienne exerce une forte attraction sur Grand Lac, notamment sur la **couronne périurbaine Sud où l'attractivité d'Aix-les-Bains est alors moins évidente aussi bien pour le travail que pour les achats et les loisirs**. Quant à l'agglomération d'Annecy, celle-ci est attractive pour le nord du territoire (Albanais et Chautagne).

La multipolarisation se fait donc fortement ressentir pour les secteurs nord et sud du territoire :

- ✓ Le canton d'Albens est tirailé entre la Savoie et la Haute-Savoie ;
- ✓ La Chautagne est aussi bien sous l'influence des grands pôles urbains du territoire que des pôles de proximité que forment Culoz, Seyssel et Rumilly ;
- ✓ L'axe Chambéry – Aix-les-Bains forme aujourd'hui un continuum urbain avec une attirance réciproque de Chambéry, d'Aix-les-Bains et des polarités secondaires de la couronne périurbaine Sud.

Dans les secteurs ruraux, des pôles locaux prennent le relais des pôles de niveau supérieur :

- ✓ Albens et La Biolle constituent une polarité forte à l'échelle de l'Albanais en raison de la présence de nombreux services du quotidien dans ces deux communes (supermarché à La Biolle et commerces, services et gare à Albens) ;
- ✓ Chindrieux, commune la plus peuplée de Chautagne, est un pôle local en cours de constitution ;
- ✓ Culoz, polarité extérieure, est attractive pour ses commerces, ses services et sa gare pour les côteaux de la Dent du Chat et la Chautagne.



5. Le tourisme

De par son relief, son environnement, son patrimoine historique, et son offre culturelle le territoire connaît une très **forte fréquentation touristique, avec des niveaux d'affluence équivalents hiver comme été**. L'ensemble des données liées au tourisme sont issues de l'observatoire Savoie Mont-Blanc Tourisme.

Les principaux pôles touristiques

Outre le **Lac du Bourget**, les plages et les ports qui le bordent, les **pôles urbains patrimoniaux** (Aix-les-Bains, Chanaz), **l'activité thermalisme**, et les **massifs** composant le territoire, d'autres pôles connaissent une fréquentation notable à l'image de :

- ✓ **L'Abbaye d'Hautecombe** (59 597 entrées en 2019) à Saint-Pierre de Curtille ;
- ✓ **Le Musée Faure** (17 094) à Aix-les-Bains ;
- ✓ **Le Musée Gallo-Romain** (15 256 en 2019) à Chanaz...

De même, le **festival Musilac** (90 000 entrées en 2019) est également une manifestation qui induit une forte fréquentation touristique.

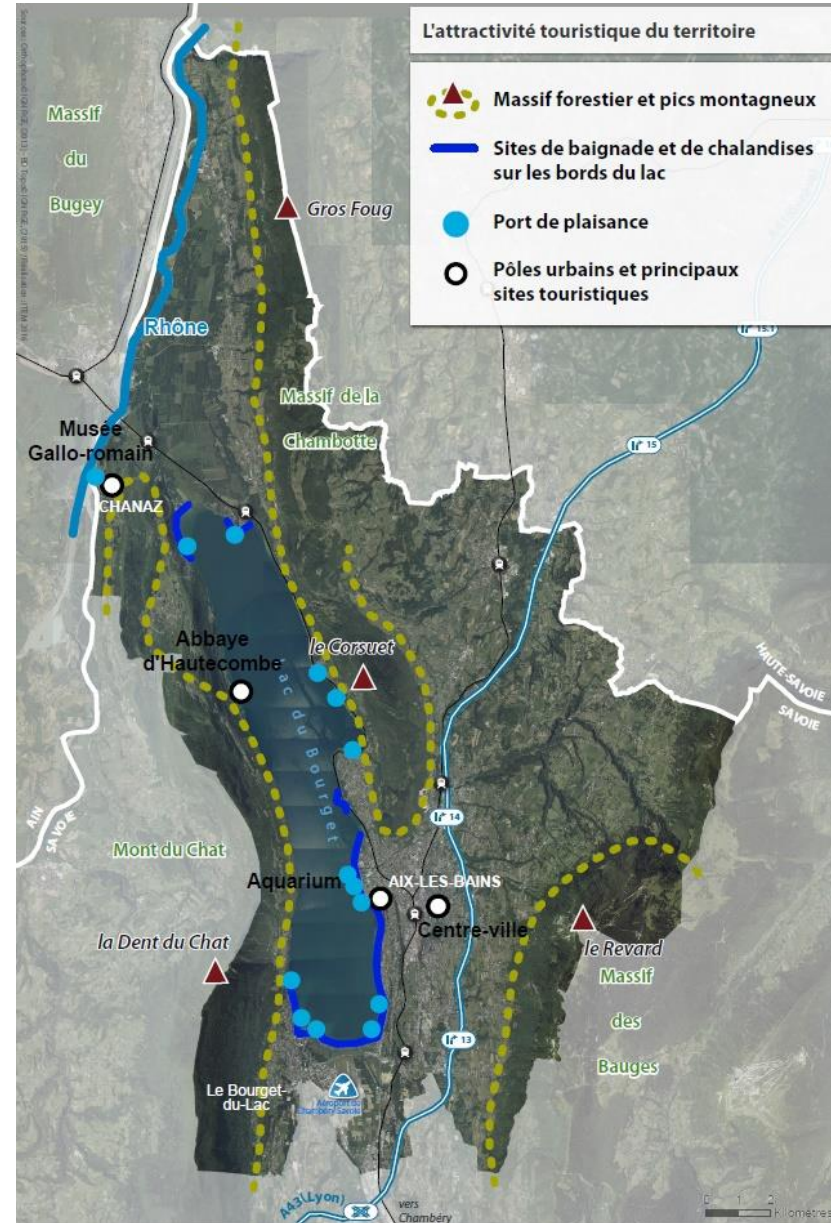
Près de 15 000 lits marchands et 4 700 résidences secondaires

Les lits marchands (14 724 lits déclarés en mars 2024 dont 3 570 en hôtels, 7 082 en meublés de tourisme et 2 810 en campings) avec **59 % de cette offre d'hébergement située sur la commune d'Aix-les-Bains** et **6,5 % sur la commune du Bourget-du-Lac**.

L'hébergement non marchand offre **23 300 lits environ, dont la majorité est également située sur Aix-les-Bains** (2 600 résidences secondaires pour 14 000 lits). Si 100 % de l'offre d'hébergement venait à être occupée en même temps, **la population du territoire augmenterait de 50 % pour atteindre environ 108 000 habitants**.

Il convient également de prendre en compte les personnes séjournant moins d'une journée sur Grand Lac, notamment aux bords du Lac.

Les communes d'Aix-les-Bains et dans une moindre mesure Le Bourget-du-Lac concentrent la grande majorité de l'offre d'hébergement touristique du territoire. Une telle diversité de l'offre touristique, qui ne répond pas à des logiques de saisonnalité, et qui est étendue sur toute l'année implique des difficultés de circulation, durant les vacances scolaires et sur les périodes de week-ends prolongées. Il convient pour y remédier, mais également pour préserver l'environnement, en tant que richesse du territoire et donc vecteur d'attractivité, de proposer des solutions alternatives efficaces.



Les principaux éléments à retenir

ATOUS

- Un territoire attractif d'un point de vue démographique, économique et touristique
- Des pôles structurants qui limitent les besoins de déplacements vers l'extérieur
- Des polarités adaptées à la pratique des modes doux
- Grand Chambéry en tant que pôle extérieur, situé à proximité immédiate du territoire

FAIBLESSES

- Une multimotorisation des ménages illustrant une forte dépendance à l'automobile
- Une concentration des pôles autour d'Aix-les-Bains qui met à l'écart la Chautagne ou les côteaux de la Dent du Chat
- 11 % des ménages non-motorisés qui peuvent connaître des difficultés de déplacement
- Forte utilisation de l'automobile dans les déplacements pendulaires

OPPORTUNITES

- Les principaux pôles d'emplois laissent envisager des potentialités de report vers les modes alternatifs
- Pour 30 % des flux pendulaires des distances parcourues limitées → atout pour le développement des modes actifs

MENACES

- Un étalement urbain en cours pouvant figer la répartition modale actuelle voire conforter l'automobile
- Une ville-centre structurante, mais des pôles secondaires qui ne doivent pas être laissés de côté

PARTIE 2 : LE RESEAU VIAIRE



Départementale D120 vu sur les montagnes– Crédit Grand Lac

L'un des objectifs du PDM est l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment à travers une hiérarchisation plus claire et en améliorant la place attribuée à chaque mode de façon à mieux orienter, sécuriser et contenir le trafic. Si plus des deux tiers des déplacements sont réalisés en voiture sur le territoire, c'est d'abord parce que l'automobile propose des avantages que l'on ne retrouve pas chez les autres modes alternatifs à l'automobile.

Ainsi, il convient donc d'étudier l'usage et les caractéristiques des axes routiers du territoire.

1. Les caractéristiques globales du réseau viaire

De manière logique, le **réseau routier est tributaire des caractéristiques topographiques du territoire**. La situation de vallée que confère le relief explique un fonctionnement centré sur un axe Nord-Sud. Tandis que **les coupures, qu'elles soient artificielles et surtout naturelles contraindront l'organisation du réseau viaire** sur les axes Est-Ouest.

1.1 Un fonctionnement global orienté sur un axe nord-sud

Les axes les plus structurants sont recensés sur un axe nord-sud, avec :

- ✓ L'**A41**, qui relie Annecy à Chambéry ;
- ✓ La **D1201**, depuis les agglomérations annécienne et chambérienne ;
- ✓ La **D991**, qui relie Seyssel à Chambéry ;
- ✓ La **D1504**, qui relie Ambérieu-en-Bugey à Chambéry, via le tunnel du Chat ;

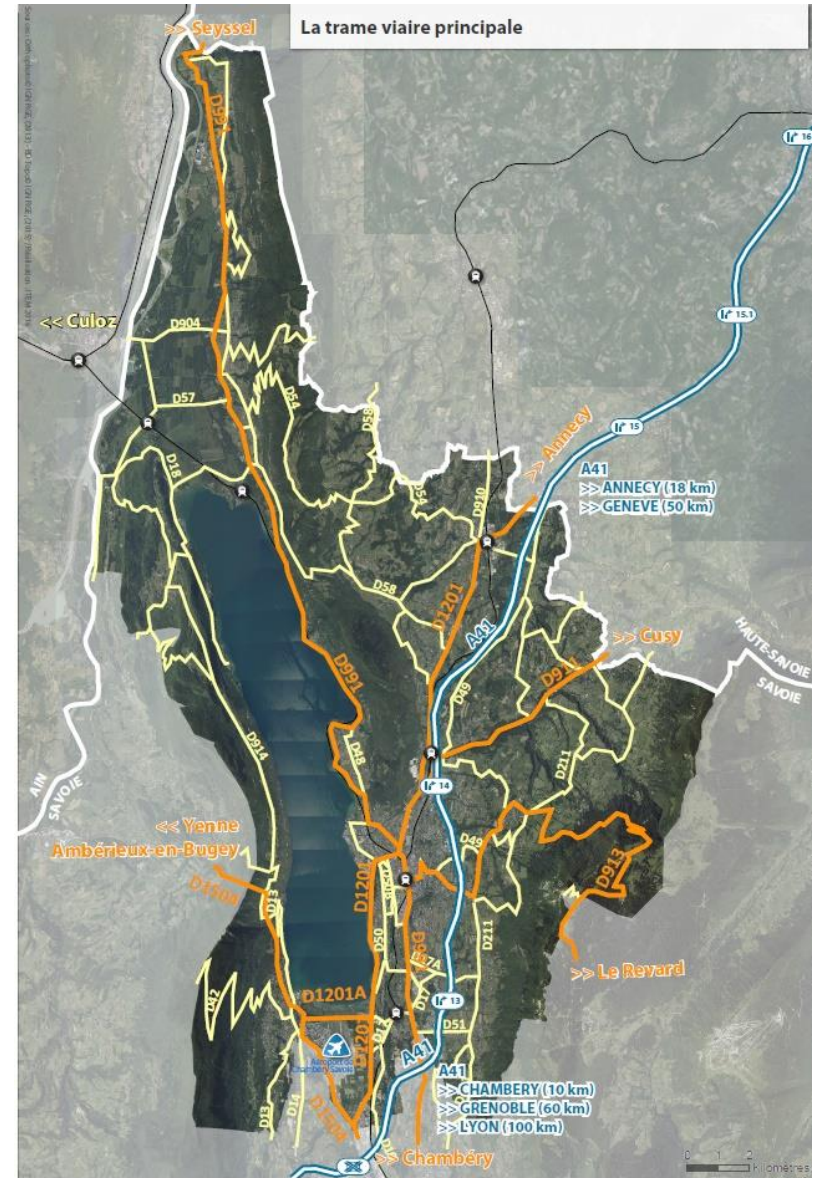
Des voiries secondaires complètent ce fuseau nord-sud :

- ✓ La **D914**, entre la Plaine de la Chautagne et le Tunnel du Chat, via Conjux ;
- ✓ La **D211**, qui traverse les coteaux du Revard, via Méry, Drumettaz-Clarafond et Mouxy.

1.2 Des échanges Est-Ouest contraints par la topographie et des voiries entonnoirs

Sur un axe est-ouest sont concernés :

- ✓ La **D1201A** depuis Savoie Technolac jusqu'au carrefour des Mottets, **prolongée par la D17B et la D17**, dans la traversée de Viviers-du-Lac ;
- ✓ La **D904** entre Culoz et Ruffieux ;
- ✓ La **D911**, reliant Cusy à Grésy-sur-Aix, via la vallée du Sierroz ;
- ✓ La **D913**, depuis Aix-les-Bains jusqu'au Mont Revard, via les communes de Mouxy, Pugny-Chatenod et Trévignin ;
- ✓ La **D54** reliant la Plaine de la Chautagne à l'Albanais, via Cessens ou Chindrieux ;
- ✓ **Des voiries de liaison entre la plaine centrale et les coteaux du Revard**, comme la D51 à hauteur de Méry, ou la D49 d'Aix-les-Bains à Grésy-sur-Aix, via Pugny-Chatenod et Trévignin.



1.3 Une trame viaire et des logiques de shunt qui peuvent nuire aux zones urbaines ou créer des dysfonctionnements

L'analyse du réseau viaire et les observations mettent en lumière plusieurs problématiques :

- ✓ Pour la D904, reliant Culoz et Ruffieux.
La traversée du Rhône via le Pont de la Loi en fait un **axe privilégié pour relier la Savoie au département de l'Ain**, les autres franchissements structurants étant situés en amont à 12 km (Seysssel) et en aval à 10 km (Massignieu-de-Rives).
- ✓ La D911, reliant Cusy à Grésy-sur-Aix, via la vallée du Sierroz.
Axe reliant les communes du Plateau des Bauges, jusqu'à Grésy-sur-Aix et son échangeur autoroutier, et situé en **fond de vallée, il constitue un axe problématique en matière de trafic et de vitesse**. Des **aménagements d'apaisement des vitesses** jalonnent cet axe en milieu urbain pour remédier à ces points négatifs.
- ✓ La D913, depuis Aix-les-Bains jusqu'au Mont Revard, via les communes de Mouxy, Pugny-Chatenod et Trévignin.
Le caractère structurant de cet axe pour **relier la ville-centre au Revard, induit donc un trafic de transit qui n'est pas forcément adapté aux zones urbaines traversées** ni aux routes en lacets.
- ✓ La D54 et la D991B reliant la Plaine de la Chautagne à l'Albanais, via Cessens ou Chindrieux.
Ces axes peuvent être utilisés comme des **itinéraires de shunt pour relier la Chautagne à l'Albanais puis l'A41, et ainsi éviter le pôle urbain central**. De la même manière, le **Chemin des Corsuets entre Brison-Saint-Innocent et Grésy-sur-Aix**, est également identifié et utilisé comme un itinéraire de shunt, malgré un **gabarit totalement inadapté et une fonction de desserte résidentielle**.
- ✓ L'axe **D17 en particulier sur la traversée du Viviers-du-Lac**, fait l'objet d'une attention particulière pour ce PDM. Axe structurant pour les échanges est-ouest au sud du Viviers-du-Lac, la **situation ne peut rester en l'état, tant pour les déplacements communautaires, qu'internes à la commune**.



Aménagement apaisant (ralentisseur et priorité à droite) sur la D911 (Grésy-sur-Aix)



Chicanes et plateaux piétons sur la D913 en milieu urbain (Pugny-Chatenod, Trévignin)



Le Chemin des Corsuets : deux véhicules peuvent à peine se croiser (pour autant cela induit également des vitesses limitées)



1.4 L'A41, atouts et faiblesses

L'A41 constitue un atout indéniable pour le territoire, comme **vecteur de développement et comme intrant essentiel pour la stratégie d'implantation des activités et des populations**. Mise en service de 1977 à 1980, l'autoroute a accompagné la croissance démographique que connaît le territoire depuis plus de 60 ans. Néanmoins à des impacts bénéfiques pour le territoire s'ajoutent des **conséquences plus néfastes, pour les communes et pour les habitants dans leurs déplacements**.

↳ Le caractère payant de l'A41

Le caractère payant de l'A41 peut inciter les automobilistes à **se reporter sur les voies départementales, et notamment la D1201**. S'ensuit alors un trafic de transit. Ce constat est **problématique pour l'ensemble du territoire mais est amplifié sur des zones déjà fortement circulées** :

- ✓ Dans les **traversées des zones urbaines** (Aix-les-Bains, Grésy-sur-Aix, La Biolle, Albens) ;
- ✓ Sur les **bords du Lac, entre le secteur des Mottets et Aix-les-Bains**.

Malgré des efforts pour fidéliser la clientèle des autoroutes, à travers la **mise en place d'un abonnement (40 % sur les trajets réguliers et 60 % sur Grand Lac / Grand Chambéry)**, d'un point de vue financier **il est plus avantageux d'utiliser la D1201**. Le temps de parcours est évidemment plus élevé, mais **l'économie est notable pour des trajets de longue ou moyenne distance**, d'autant plus lorsque ce trajet est effectué régulièrement. En revanche, **sur un trajet quotidien de courte distance, par exemple entre les échangeurs de Drumettaz-Clarafond et Grésy-sur-Aix, l'économie réalisée par l'utilisation de la D1201 plutôt que l'autoroute est finalement faible (74 € / an)**.

Comparaison des coûts / distance / temps de parcours sur trois trajets possibles via l'A41 ou la D1201	Trajet unique						Coûts à l'année (base : 230 jours / an)		
	A41		Coût	D1201		Coût (uniquement carburant)	A41 (avec prise en compte de l'abonnement AREA)	D1201	Economie à l'année
	Temps	Distance		Temps	Distance				
Longue distance : Anancy-Chambéry	39 min	50 km	11,6 € <i>Péage : 5,2 € Carburant : 6,4 €</i>	66 min	48 km	7,2 €	4 462 €	3 312 €	1 150 €
Moyenne distance Alby-sur-Chéran – Voglans	24 min	30 km	6,1 € <i>2,3 € / 3,8 €</i>	32 min	27 km	3,8 €	2 383 €	1 748 €	635 €
Courte distance Grésy-sur-Aix – Drumettaz-Clarafond	9 min	11 km	2,3 € <i>0,9 € / 1,4 €</i>	16 min	9 km	1,6 €	810 €	736 €	74 €

↳ Un phénomène d'entonnoir sur les échangeurs

La localisation des échangeurs internes (Grésy-sur-Aix, Drumettaz-Clarafond) ou externes (La Motte-Servolex, Alby-sur-Chéran) permet à plus de **90 % de la population d'être à moins de 10 km d'une entrée d'autoroute**. Cette situation bénéficie au territoire dans sa globalité, mais nuit à l'organisation des déplacements sur les communes portes, qui subissent un **trafic de transit et des situations de congestion récurrentes aux heures de pointe**. L'aménagement d'une troisième file d'entrée au péage de Grésy-sur-Aix a été réalisé suite à ce constat.

↳ L'effet coupure de l'A41

Les déplacements entre les coteaux du Revard et la zone urbaine centrale, sont contraints par la **localisation des franchissements** (pont / tunnel). 20 franchissements sont présents sur le territoire, dont 11 entre Méry et Grésy-sur-Aix.

Si pour la majorité un **rebord permet de constituer un espace piéton insécure**, mais tout de même séparé de la voirie, seulement trois franchissements sont réellement adaptés puisqu'ils incluent à la fois un cheminement piéton et et/ou des bandes cyclables :

- ✓ Deux à Grésy-sur-Aix : croisement avec la D911 et croisement avec la rue de la gare, aménagée avec une bande cyclable ;
- ✓ Sur la D991 hors zone urbaine.

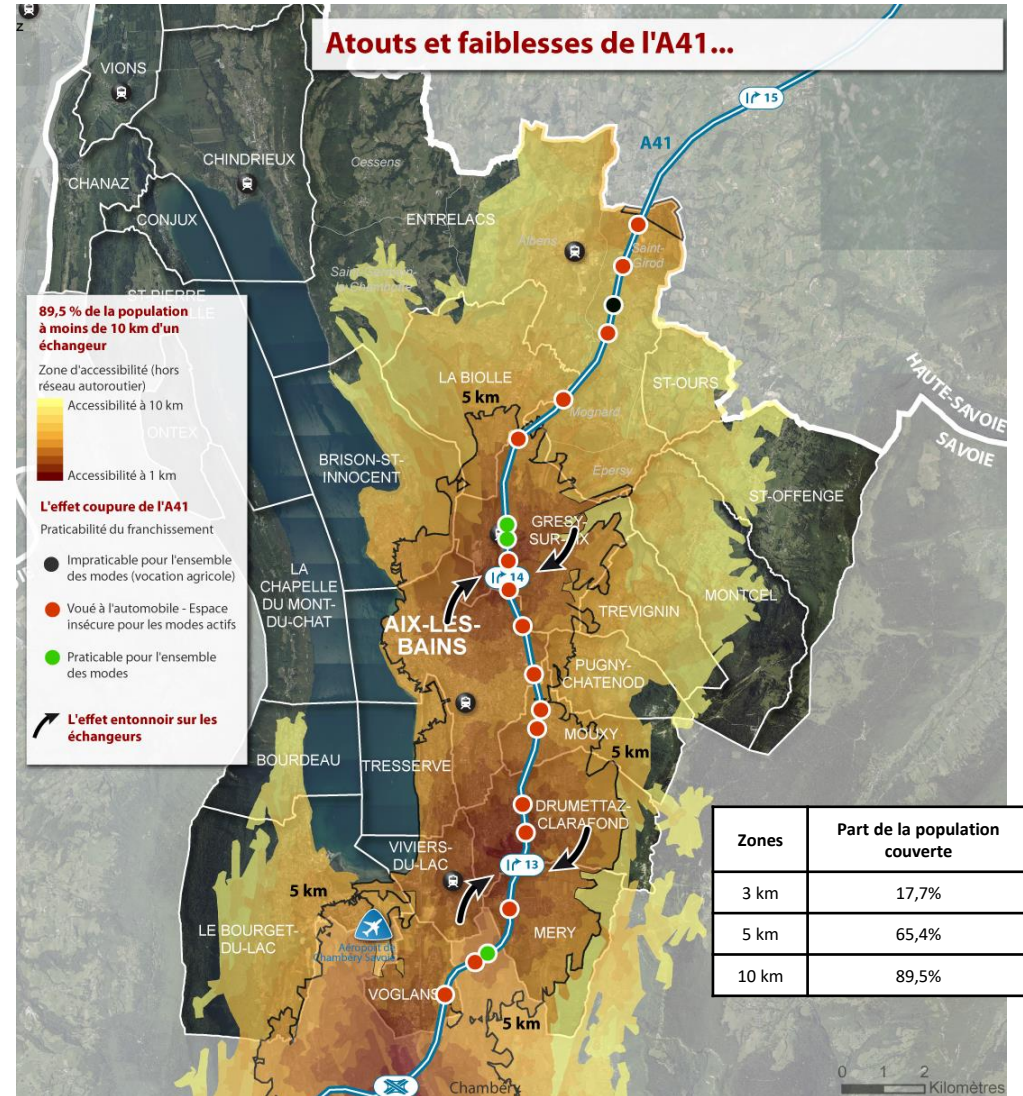
Pour les autres, le **manque d'éclairage dans les tunnels, la faible largeur des espaces piétons, et des discontinuités avec le reste des cheminements, en feront des espaces peu adaptés à une pratique sécurisée de modes actifs.**

↳ 89,5 % de la population à moins de 10 km d'un échangeur

En cumulant les échangeurs internes et externes (Alby-sur-Chéran et La Motte-Servolex), **89,5 % de la population du territoire réside à moins de 10 km d'un échangeur et 65,4 % à moins de 5 km.**

Cette aire de chalandise de 10 km concerne la plupart des communes de l'actuelle Grand Lac, ainsi que les principaux pôles de l'Albanais, Albens et La Biolle.

L'aire de chalandise de 5 km concerne à l'exception des communes de Brison-Saint-Innocent et du Bourget-du-Lac, l'ensemble du pôle urbain et de sa couronne. La majorité du territoire d'Aix-les-Bains est à moins de 5 km d'un échangeur.



2 Les flux routiers sur le territoire

L'analyse des flux automobiles sur le territoire suit plusieurs objectifs et échelles d'analyse. A travers une analyse globale à l'échelle du territoire, il s'agira de comprendre **comment s'organisent les flux entre les communes et depuis ou vers l'extérieur du périmètre**, et de vérifier la localisation des axes structurants. A travers une analyse plus fine, à l'échelle communale, l'objectif sera de vérifier si les niveaux de flux sont en adéquation avec les voiries et surtout les espaces urbains traversés.

Plusieurs sources de données seront utilisées pour ces analyses :

- ✓ Les données d'AREA spécifiques au trafic autoroutier ;
- ✓ Les données du Conseil Départemental de Savoie liées au réseau de voiries départementales ;
- ✓ Les données de la Ville d'Aix-les-Bains propres aux voiries de la commune.

L'analyse tiendra compte des derniers chiffres disponibles, en dehors de 2020 et 2021, années lourdement impactées par la crise sanitaire du Covid, et donc peu illustratives de la tendance générale sur les routes du secteur étudié.

2.1 L'évolution globale du trafic routier de 2014 à 2019

↳ Une croissance substantielle du trafic autoroutier

Selon les données de l'AREA, sur l'A41, les **charges de trafics sont supérieures à 40 000 véhicules par jour en moyenne en 2019**. Les niveaux de flux sont supérieurs sur la partie sud en direction de Chambéry que sur la partie nord en direction d'Annecy. Mais la croissance de trafic est similaire avec + 14 % depuis l'année 2014.

Ce niveau d'évolution est identique sur les autoroutes à proximité. Ainsi sur l'A43, si le niveau de trafic est supérieur à l'A41, les évolutions restent de 14 % du trafic depuis 2014 comme ce qui est constaté sur l'A41.

↳ Des évolutions contrastées sur les voiries départementales

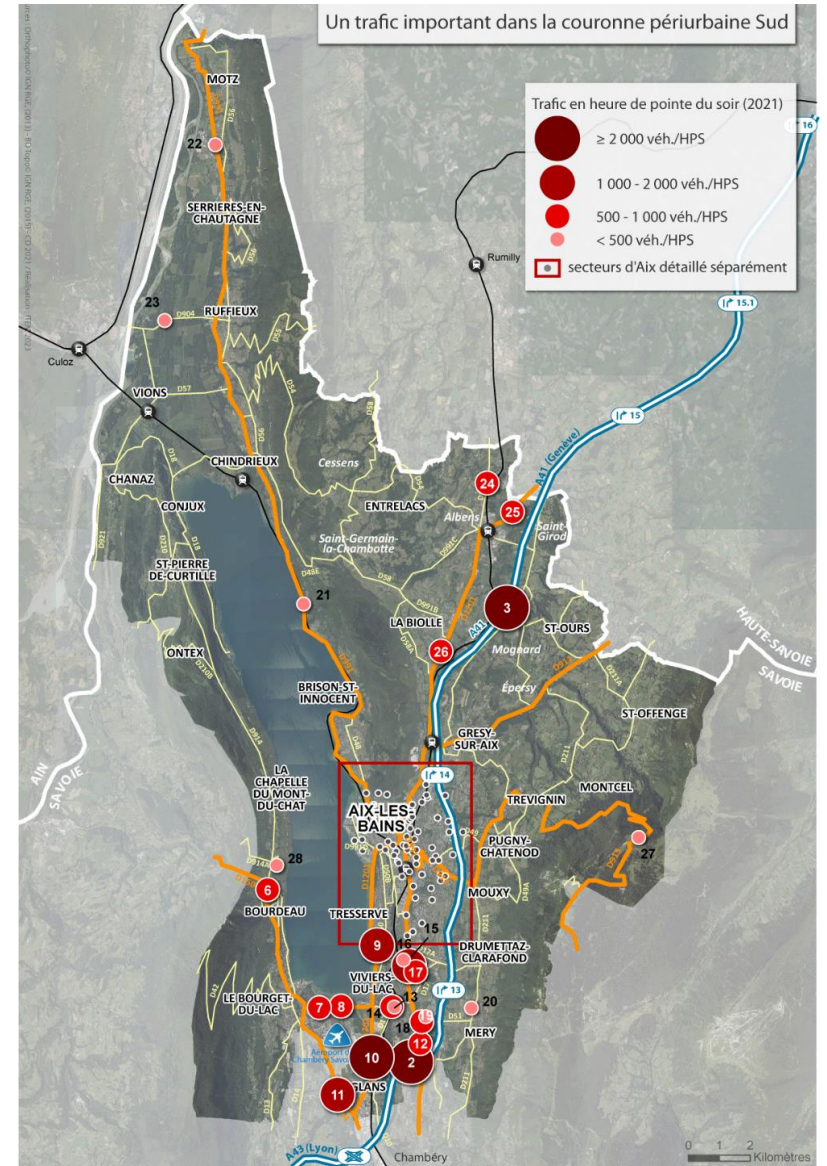
La D1201 et la D1504 sont les deux axes les plus empruntés. Pour autant ces axes ne connaissent pas les mêmes évolutions.

La D991 est en croissance de trafic plus ou moins marqué selon les secteurs, alors que des axes plus confidentiels en termes de circulation (D 904 / D 913) sont en croissance également.

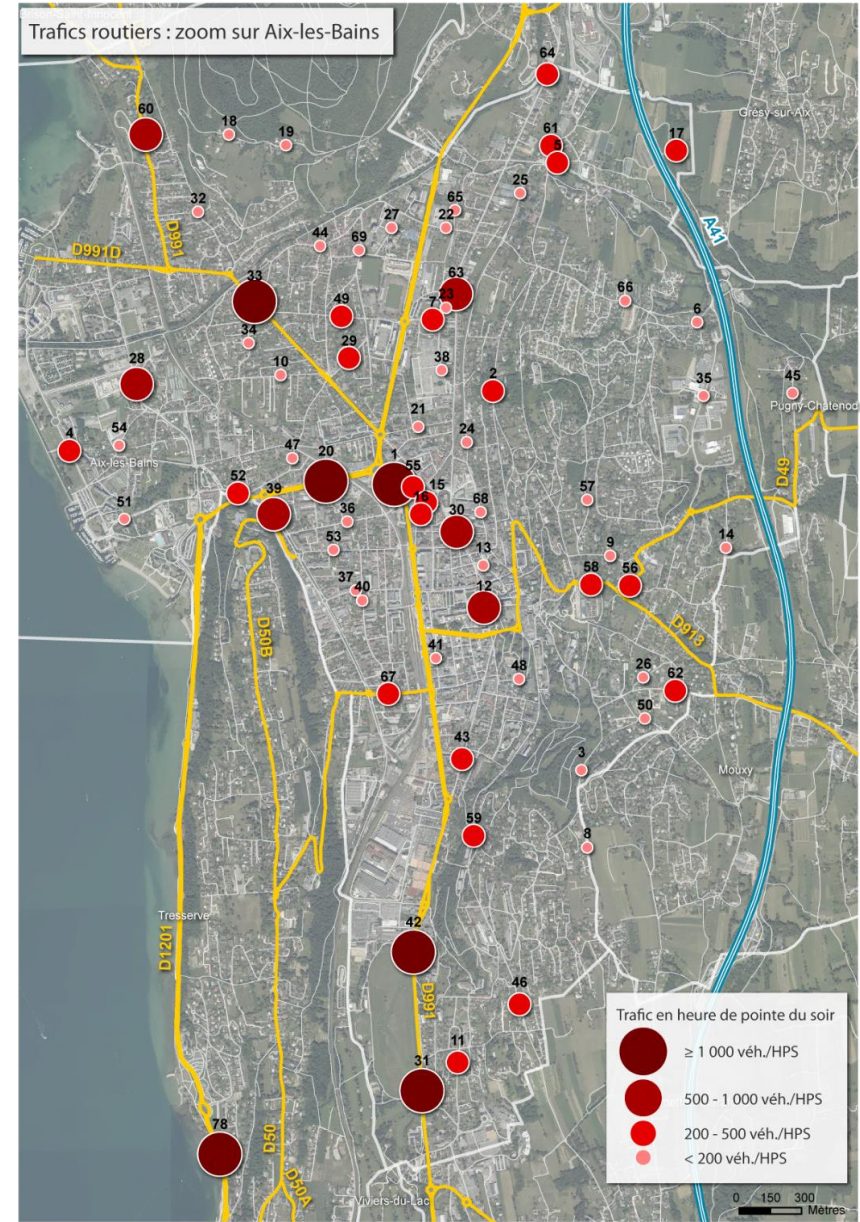
Evolution du trafic moyen journalier sur les principaux axes du territoire (données Département de la Savoie et AREA)			
Axes et localisation du point de comptage	2014 (véh./j.)	2019 (véh./j.)	Evolution entre 2014 et 2019
A41 : Rumilly	38 521	43 956	+ 14 %
A41 : Aix-Sud	40 345	45 823	+ 14 %
A43 : Chambéry-Nord	46 742	53 863	+ 15 %
A43 : Chignin	47 614	54 077	+ 14 %
D1201 - La Biolle	11 741	12 216	+ 4 %
D1201 - Voglans	26 608	26 003	-2 %
D991 – Brison-Saint-Innocent	4 334	4 559	+ 5 %
D991 - Sonnaz	8 629	9 340	+ 8 %
D1504 - Tunnel	11 739	11 916	+ 2 %
D1504 - Villarcher	20 228	19 706	- 3 %
D991 - Serrières	3 818	3 801	0 %
D904 - La loi	3 433	3 639	+ 6 %
D913 - Maison Cantonnière	925	1 217	+ 32 %

2.2 Le détail des charges actuelles de trafic sur le territoire

N° point de comptage	Voirie	Nb moyen de véhicules par jour	Nb moyen de véhicules en heure de pointe du soir
1	A43 Aiguebelette / Chambéry-Nord	50 089	4 157
2	A41 Chambéry-Nord / Aix-Sud	42 653	3 540
3	A41 Aix-Nord / Rumilly	40 686	3 377
4	N201 A43 / La Boisse	71 407	5 927
5	N201 La Boisse Villarcher	94 949	7 881
6	D1504	11 664	9 68
7	D1201A	7 999	664
8	D1201A	11 596	962
9	D1201	19 781	1 642
10	D1201	24 972	2 073
11	D1504	17 323	1 438
12	D991	9 006	747
13	D17	3 493	290
14	D17B	8 762	727
15	D991	13 067	1 085
16	D50A	4 766	396
17	D127	11 202	930
18	D51	7 190	597
19	VC	5 953	494
20	D211	3 288	273
21	D991	4 324	359
22	D991	3 377	280
23	D904	3 397	282
24	D910	6 615	549
25	D1201	10 127	841
26	D1201	11 477	953
27	D913	1 359	113
28	D914	984	82



N° point de comptage	Trafic sur un JOB	Trafic en HPS	N° point de comptage	Trafic sur un JOB	Trafic en HPS
1	20 841	1 771	36	1 200	102
2	3 400	289	37	1 900	162
3	2 350	200	38	290	25
4	3 000	255	39	11 204	952
5	2 700	230	40	710	60
6	1 530	130	41	800	68
7	3 650	310	42	23 973	2 038
8	800	68	43	5 800	493
9	150	13	44	594	50
10	1 150	98	45	2 300	196
11	4 186	356	46	5 775	491
12	6 600	561	47	813	69
13	2 400	204	48	1 250	106
14	760	65	49	2 450	208
15	3 300	281	50	110	9
16	3 050	259	51	2 200	187
17	3 650	310	52	3 650	310
18	540	46	53	1 550	132
19	745	63	54	2 040	173
20	24 015	2 041	55	5 300	451
21	2 200	187	56	3 450	293
22	1 930	164	57	405	34
23	650	55	58	3 750	319
24	1 550	132	59	3 600	306
25	1 300	111	60	9 800	833
26	250	21	61	4 000	340
27	1 282	109	62	3 100	264
28	9 265	788	63	7 750	659
29	2 560	218	64	5 350	455
30	7 700	655	65	300	26
31	23 227	1 974	66	805	68
32	400	34	67	3 100	264
33	14 055	1 195	68	1 890	161
34	189	16	69	1 750	149
35	2 200	187	78	19 781	1 681



2.3 Le détail sur les secteurs à enjeux

Plusieurs secteurs ont été identifiés comme problématiques en matière d'organisation du trafic routier et peuvent faire l'objet d'une attention particulière. Pour ces analyses, les **données de trafic sont présentées à l'heure de pointe du soir**, les flux du matin pouvant être plus diffus et donc moins importants. Pour autant, les **zones de congestion et de dysfonctionnement, ainsi que les logiques de shunt issues de l'habitude et de la connaissance des automobilistes pour éviter les congestions resteront les mêmes.**

📍 Au sud des bords du Lac

Selon les comptages réalisés en 2019 par le Département de Savoie, trois axes conditionnent l'organisation des flux sur ce secteur :

- ✓ **La D1201** (Aix-les-Bains <> Chambéry) : de 1 500 à 2 158 véh./HPS ;
- ✓ **La D1504** (Avant-Pays Savoyard <> Chambéry) : de 989 à 1 635 véh./HPS ;
- ✓ **La D1201A** (desserte de Savoie Technolac depuis la D1201) : de 666 à 1 004 véh./HPS.

Le **caractère multipolaire du secteur induit une organisation des flux qui ne suit pas en soirée une logique classique de flux « centre vers périphérie »**. La situation excentrée de Savoie Technolac amène une **diffusion des flux** sur la D1504 vers Chambéry ou l'Avant-Pays Savoyard, ou sur la D1201 vers Aix-les-Bains et Viviers-du-Lac, via la D1201A puis l'intersection des Mottets. Il est à noter que ce giratoire a été aménagé avec des shunts depuis Chambéry vers Viviers-du-Lac et depuis Aix-les-Bains vers Technolac, qui ont pu y fluidifier les conditions de circulation.

Au Viviers-du-Lac, l'aménagement récent d'un passage sous les voies ferrées à la place du passage à niveau de la gare, a permis de fluidifier le trafic est-ouest et vers la D991.

Autre secteur de congestion et de dysfonctionnement, **l'intersection non sécurisée des D1504/D1201A, la vitesse excessive** (limitée à 70 km/h mais peu respectée), le **volume de trafic** (env. 1 000 véh./HPS, soit un véhicule toutes les 3,6 secondes) malgré une **traversée possible en deux temps**, engendrent un **itinéraire de shunt via Savoie Technolac pour éviter l'intersection, malgré une zone limitée à 30 km/h.**

Sur la commune du Bourget du Lac, les niveaux de trafic de la D1504 sont importants au nord de la commune, et sont **inadéquats au regard du caractère résidentiel de la voirie** (ex : sorties de garages). Sur le centre-ville, les **deux intersections D14/D1504 limitent le trafic de transit.**

Un trafic moyen en HPS de :	C'est en moyenne 1 véhicule dans les deux sens, toutes les :
4 000 véhicules	0,9 secondes
3 000 véhicules	1,2 secondes
2 000 véhicules	1,8 secondes
1 500 véhicules	2,4 secondes
1 000 véhicules	3,6 secondes
750 véhicules	4,8 secondes
500 véhicules	7,2 secondes
250 véhicules	14,4 secondes



Un aménagement et un langage signalétique de type autoroutier, peu propice à l'apaisement des vitesses, sur un secteur pourtant limité à 50 km/h et urbain.



Des niveaux de trafic et de vitesses inadaptés pour le caractère résidentiel de l'entrée de ville

↳ Sur la traversée du Viviers-du-Lac

Selon les comptages réalisés en 2019 par le Département de Savoie, trois axes conditionnent l'organisation des flux sur ce secteur :

- ✓ **La D991** (Aix-les-Bains <> Chambéry) : plus de 1 000 véh./HPS ;
- ✓ **L'axe D17/D17b** (traversée du Viviers-du-Lac) : de 286 à 738 véh./HPS ;
- ✓ **La D1201A** (desserte de Savoie Technolac depuis la D1201) : de 666 à 1 004 véh./HPS.

La **traversée du Viviers-du-Lac constitue le seul point de passage structurant pour des déplacements est-ouest au sud d'Aix-les-Bains**. Ainsi plus de 1 000 véhicules sont recensés en HPS, soit une voiture toutes les 3,6 secondes, constituant un niveau trop important pour une traversée de village.

Cela engendre une difficulté d'organisation avec la D991. **Deux intersections des flux est-ouest et nord sont possibles :**

- 1) L'intersection **D991 / D17-Rue Antoine Montagnole** avec un **simple STOP pour les flux venant de l'Eglise**. En heure de congestion, **l'intersection devient problématique pour l'ensemble des flux ;**
- 2) L'intersection **D991 / Chemin de l'Alliu**, avec un carrefour à feux permettant une **insertion mieux organisée et plus sécurisée**.

En termes d'organisation, ni la Rue Montagnole (qui dessert les principaux pôles de Viviers-du-Lac et plus particulièrement le groupe scolaire), ni le Chemin de l'Alliu (faibles largeurs de voirie) **ne sont adaptés pour accueillir de tels trafics, essentiellement de transit**.

Cette situation engendre **deux itinéraires de shunt :**

- 1) **Via Tresserve** (Chemin de Belledonne, D50A) sur des **voiries à vocation résidentielle, plus que de transit ;**
- 2) **Via Savoie Hexapôle (D51)**, via des axes plus adaptés, mais cet itinéraire n'apporte qu'une **solution limitée et une réponse aux flux entre le sud de ce secteur et l'échangeur de l'A41**.

Ce dernier itinéraire est d'ailleurs facilité par **l'aménagement récent de carrefours giratoires (D991/D51 et D51 / Rue Louis Armand)**, ainsi que par le **jalonement mis en place par le Département de la Savoie**, qui vient **officialiser l'usage de cet axe pour éviter la traversée de Viviers-du-Lac via la D991**.

↳ A l'ouest de Drumettaz-Clarafond

L'insertion sur la D991 depuis la D127 (zone commerciale et échangeur de l'A41) peut être **complexifiée par les niveaux de trafic** (de 1 021 véh./HPS). Pour y remédier, un itinéraire de shunt a été identifié via la **Route de la Peisse**.

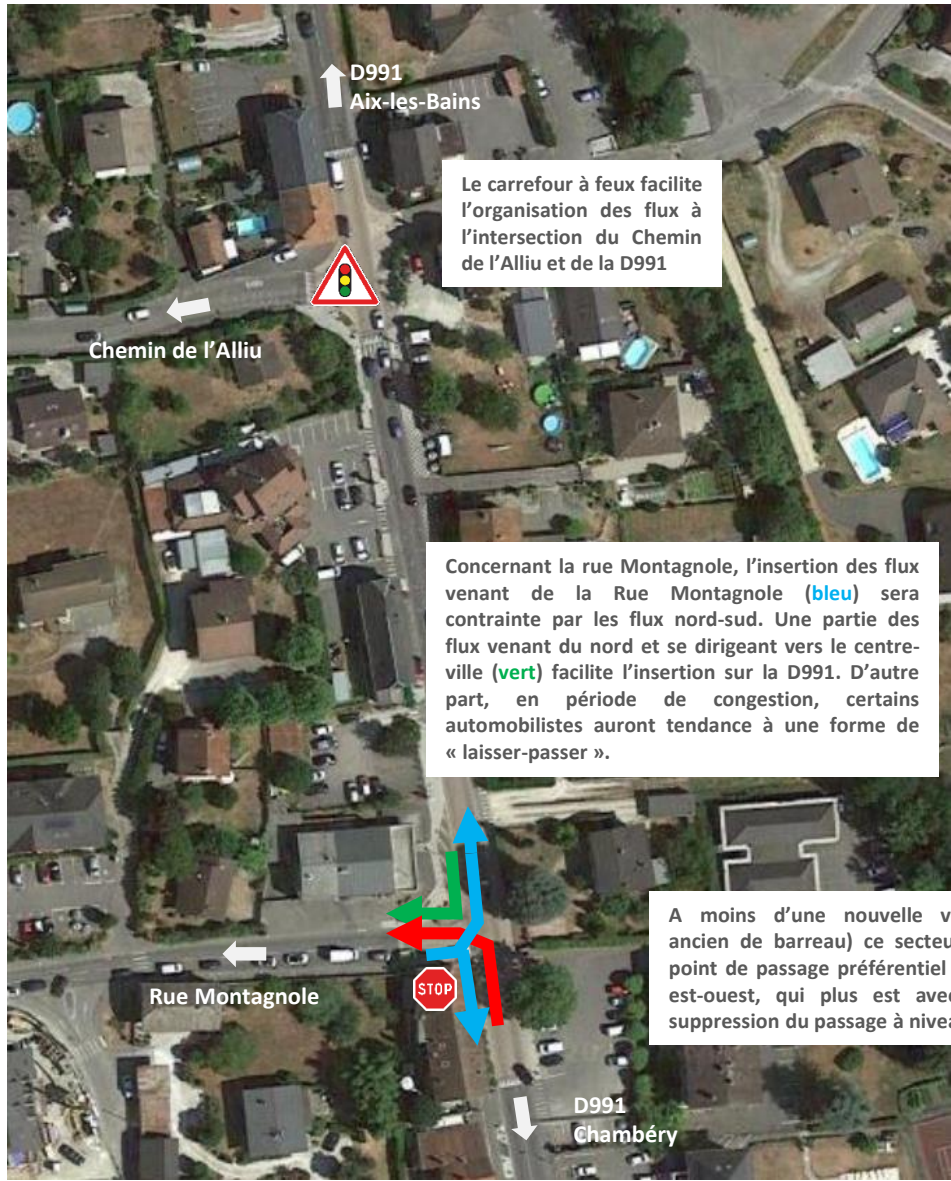
1



2



Le réaménagement récent du croisement de la D991 avec la rue Montagnole (1) et avec le Chemin de l'Alliu (2) laisse plus de place aux modes actifs (trottoirs plus larges, stationnement vélo...) Mais la congestion est toujours forte, et le régime de gestion des croisements reste inchangé.



Le carrefour à feux facilite l'organisation des flux à l'intersection du Chemin de l'Alliu et de la D991

Concernant la rue Montagnole, l'insertion des flux venant de la Rue Montagnole (bleu) sera contrainte par les flux nord-sud. Une partie des flux venant du nord et se dirigeant vers le centre-ville (vert) facilite l'insertion sur la D991. D'autre part, en période de congestion, certains automobilistes auront tendance à une forme de « laisser-passer ».

A moins d'une nouvelle voirie (projet ancien de barreau) ce secteur restera un point de passage préférentiel pour les flux est-ouest, qui plus est avec la récente suppression du passage à niveau.

↳ Dans le centre-ville d'Aix-les-Bains

Les voiries utilisées pour traverser le secteur

Trois axes peuvent être utilisés pour transiter du nord au sud d'Aix-les-Bains (comptages fournis par la ville d'Aix-les-Bains) :

- ✓ Le **boulevard Lepic** (flux de transit d'environ 930 véh./HPS) ;
- ✓ La **D991** (de 800 à 1 990 véh./HPS) ;
- ✓ L'axe **Rue de Genève / Rue de Chambéry**, uniquement dans un sens de circulation (410 à 640 véh./HPS).

Le **plan de circulation**, additionné à la généralisation de la zone apaisée, semble efficace pour faire de l'axe Genève / Chambéry un axe de desserte. Néanmoins, des **niveaux de trafic de transit équivalents** sont constatés sur les axes Lepic et D991. Pour autant ces deux axes n'ont pas forcément la même fonction, l'axe D991 desservant le site de la gare SNCF et l'hypercentre, il serait plus logique que le boulevard Lepic soit beaucoup plus chargé.

Sur un **axe est-ouest**, les **niveaux de trafic sont moindres** : environ 260 véh./HPS sur la D50 en direction de Tresserve, 150 à 300 véh./HPS sur la D913, vers les communes du Revard. La **topographie**, mais surtout les **pôles desservis expliquent ces niveaux moindres**.

Les niveaux de trafics

Si les axes D991 / Lepic jouent leur rôle pour limiter le transit dans le centre-ville, les **niveaux de trafic restent tout de même élevés dans l'hypercentre** avec 640 à 760 véh./HPS sur la rue de Genève ou l'Avenue du Général de Gaulle, 550 véh./HPS rue Davat, à proximité des Thermes. La vocation routière peut alors nuire à l'ambiance urbaine du secteur.

Pour y remédier sans pour autant nuire à l'accessibilité du secteur, la généralisation de la zone 30 peut constituer un outil efficace.



Centre-ville d'Aix-les-Bains de nuit – Crédit Philippe Armanet

L'organisation des flux en fonction des sens de circulation

La densité du bâti impose d'avoir recours au sens unique sur certaines voiries. Dès lors un plan de circulation réglementaire, mais surtout incitatif, émerge.

Pour rappel, l'organisation du réseau viaire est orientée sur un sens nord-sud, et s'appuie sur deux axes majeurs :

- ✓ L'axe Boulevard du Président Wilson / Boulevard de Russie, qui dessert la gare SNCF ;
- ✓ L'axe Rue de Genève / Avenue de Marlioz : avec la mise en sens unique de la Rue de Chambéry, et la présence de la traversée ferroviaire, cet axe peut être considéré comme secondaire.

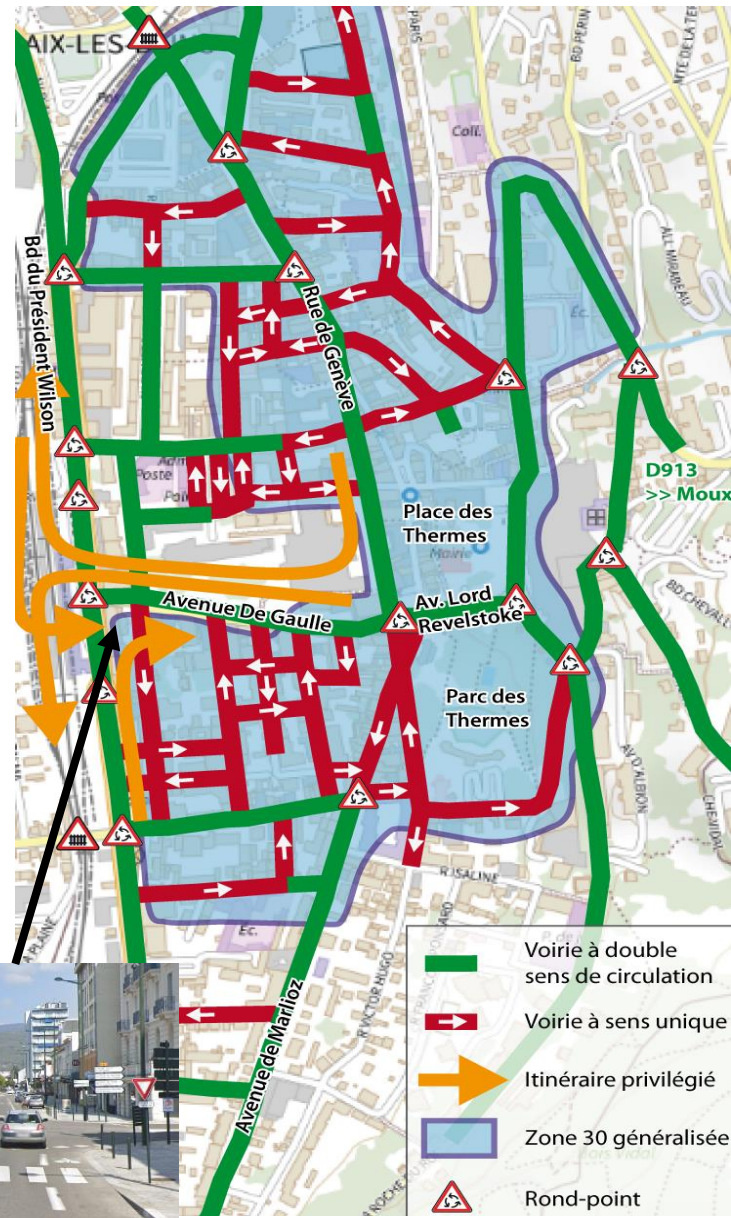
Depuis le sud, emprunter l'Avenue Marlioz pour se rendre dans l'hypercentre et l'Avenue Lord Revelstoke, nécessite de contourner le Parc des Thermes, engendrant de fait une augmentation du temps de parcours. Il est alors plus pertinent d'utiliser l'Avenue De Gaulle, via le Boulevard de Russie.

En direction du sud, les aménagements réalisés pour accroître la fonction commerciale (ex : arrêt minute) de la rue de Chambéry, limitent sa fonction de transit. Il est alors également plus intéressant de quitter l'Avenue Revelstoke via l'Avenue de Gaulle.

Dans le même temps, pour quitter le centre vers le nord la présence de la traversée ferroviaire sur la rue de Genève peut inciter les automobilistes à utiliser le Boulevard du Président Wilson, et inversement pour se rendre dans l'hypercentre depuis le nord.

Plus globalement, la zone 30 généralisée, à l'exception des axes Avenue De Gaulle et Boulevard Wilson / Russie vise également une priorisation de ces axes. Ces deux axes deviennent alors majeurs pour l'organisation du réseau viaire et plus particulièrement le carrefour giratoire située à l'intersection, au niveau de la gare ferroviaire. Les problématiques se cumulent :

- ✓ Pour l'automobile, les volumes de trafic sont importants et aucun flux n'est finalement prioritaire, puisqu'ils le sont tous !
- ✓ Pour les Transports collectifs en tant que point névralgique lié au Pôle d'Echange Multimodal que constitue la gare SNCF (difficultés d'insertion des TC à cette intersection) ;
- ✓ Pour les modes actifs, en tant que point de passage entre la gare et le secteur Mairie / Thermes et en tant qu'axe cyclable structurant et privilégié (faible pente) pour les déplacements en hypercentre.



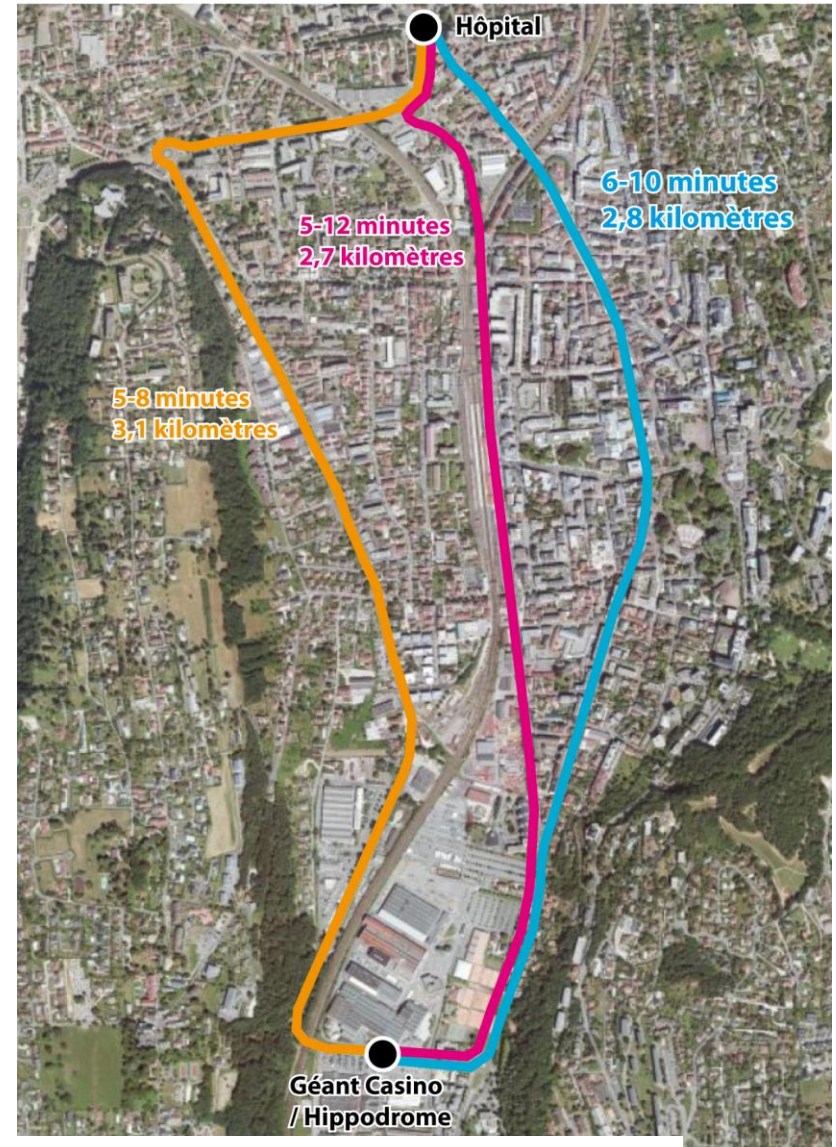
Les temps de parcours pour traverser le centre-ville

Afin d'évaluer la pertinence des aménagements et de comprendre les logiques préférentielles des automobilistes pour relier le nord au sud du centre-ville, trois parcours ont été étudiés, dans un sens nord -> sud, avec comme point de départ le carrefour giratoire du centre hospitalier, et le carrefour giratoire de l'Hippodrome en point d'arrivée.

Réalisé entre 6 et 10 minutes sur 2,8 kilomètres, l'itinéraire via l'hypercentre est le plus long en temps normal. La zone 30 généralisée, la cohabitation avec les modes doux (exemple traversée de piétons), et le trafic lié au stationnement (recherche d'une place, manœuvres...) expliquent ce temps de parcours.

A l'inverse, les itinéraires via les boulevards Lepic ou du Président Wilson sont semblables (minimum 5 minutes), mais le parcours par le Boulevard du Président Wilson connaît un plus fort aléa d'allongement des temps de parcours, en particulier aux heures de pointes. Cela s'explique par la proximité de l'hypercentre, les nombreux carrefours et ronds-points qui ralentissent le trafic et peuvent rapidement créer de la congestion. L'itinéraire par le Boulevard Lepic est plus long (3,1 kilomètres contre 2,7 kilomètres), mais les vitesses y sont plus élevées et le nombre de croisement plus limités.

Le différentiel de ces temps de parcours est intéressant, il démontre entre autres la réussite des mesures prises pour faire de l'hypercentre et la rue de Genève, un secteur à éviter. De même, il est également plus pertinent pour l'automobiliste d'emprunter le boulevard Lepic, puisque malgré une distance supérieure (env. 900 mètres) les temps de parcours sont moindres que via la gare SNCF.



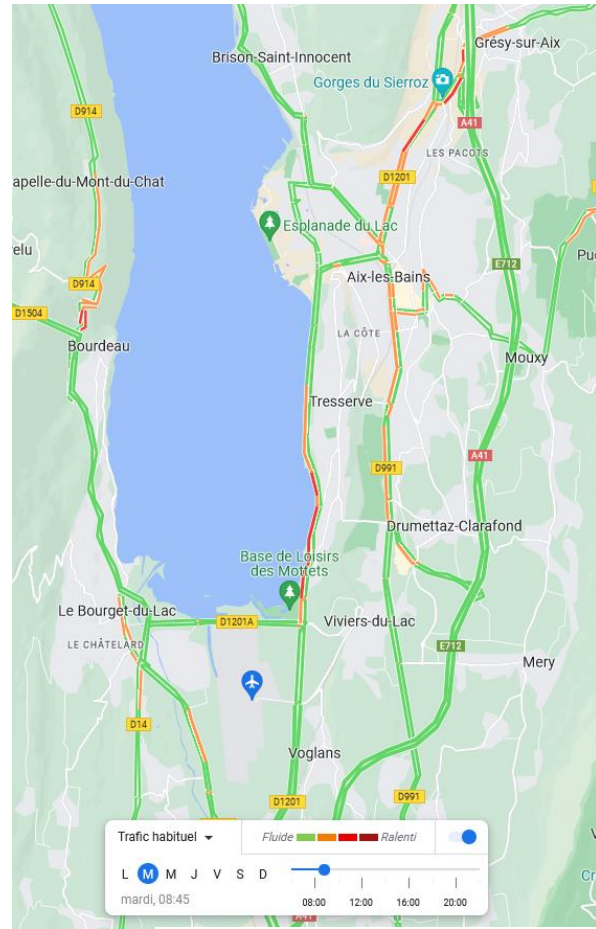
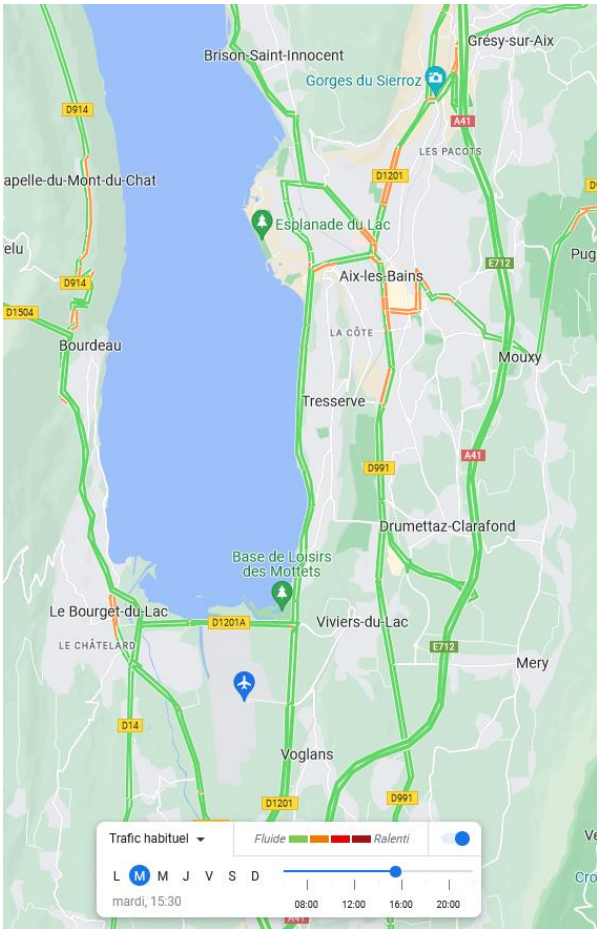
Comparaison des temps de parcours en voiture entre l'Hôpital et l'Hippodrome – source Google Maps

2.4 Une congestion routière localisée sur quelques secteurs

Les conditions de circulation hors saison

Au regard de la congestion constatée via les relevés effectués avec Google Maps, plusieurs secteurs à enjeux apparaissent en heure de pointe :

- ✓ **La D1201 en bord de lac sur la commune de Tresserve** : malgré le shunt aménagé au niveau du rond-point des Mottets, la congestion reste importante en heure de pointe, en direction du sud, vers Chambéry et Le Bourget-du-Lac (secteur Technolac).
- ✓ **La traversée du Viviers du Lac** reste problématique en raison des retenues de file engendrées par le passage à niveaux, pouvant atteindre la D991. Malgré le remplacement du PN par un passage sous les voies comme cet axe constitue un des rares passages entre l'ouest et l'est, le trafic reste dense et la congestion se reporte sur la rue Antoine Montagnole et le rond-point des Mottets.
- ✓ **A Grésy-sur-Aix**, pour l'accès à l'échangeur autoroutier et les flux vers le nord d'Aix-les-Bains, via la D1201.



Source : Données de trafic Google Maps

Sur la zone urbaine d'Aix-les-Bains, des phénomènes de congestion moindres mais récurrents en heure de pointe sont constatés :

- ✓ Sur le Boulevard du Président Wilson et le Boulevard de Russie, en particulier autour de la gare ferroviaire ;
- ✓ A l'intersection de l'avenue Marlioz et de la Rue Général Ferrié ;
- ✓ A l'intersection de la D991 et de la D127 (liée à la zone commerciale et l'échangeur de Drumettaz-Clarafond).

D'une manière générale, à l'exception du secteur des Mottets, les conditions de circulation restent globalement bonnes et cela même en heure de pointe. Les niveaux atteints sont cohérents au regard d'un pôle urbain de près de 50 000 habitants. En heure creuse, les quelques secteurs de congestion sont beaucoup plus fluides. Dans le centre-ville d'Aix-les-Bains, les flux sont toujours denses, y compris en heures creuses.

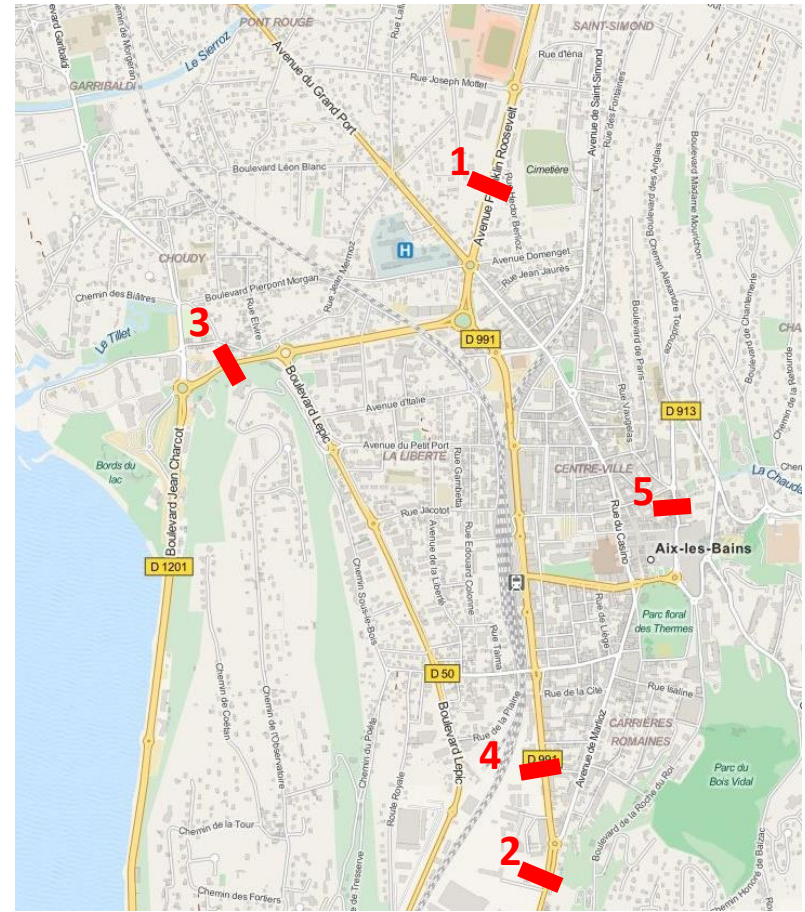
2.5 Les vitesses constatées durant les enquêtes de comptage

En partant des relevés réalisés en 2016, et étant donné que le plan de circulation et la configuration de la voirie n'ont pas ou très peu évolué depuis, nous pouvons nous appuyer sur les **dispositifs qui mesuraient les vitesses des véhicules motorisés et les analyser dans le cadre de la présente démarche.**

D'une manière générale, les **vitesse moyennes relevées sont en deçà de la réglementation** : qu'il s'agisse des axes structurants et entrées de ville (boulevard Franklin Roosevelt, Avenue Marlioz...) ou des axes de l'hypercentre (Boulevard de Russie, rue Davat). A noter tout de même que **près d'un tiers des automobilistes empruntant le boulevard Franklin Roosevelt ne respectent pas les vitesses**, malgré les aménagements en vue notamment d'un meilleur partage de la voirie via l'aménagement de bandes cyclables.

Rue Davat, la **réglementation en zone 30 semble fonctionner** : si un **cinquième des automobilistes ne respecte pas la réglementation**, la vitesse moyenne relevée est à peine de 20 km/h.

Pour autant quelques pratiques inciviques d'automobilistes demeurent. A titre d'exemple, **plus de 350 véhicules ont été recensés à une vitesse supérieure à 80 km/h sur l'Avenue Franklin Roosevelt, majoritairement sur des périodes nocturnes.** La proximité de l'hôpital explique le passage de véhicules d'urgence... Mais une ligne droite de plus de 500 mètres peut également inciter les automobilistes à élever leurs vitesses.



Voirie	Réglementation	Vitesse moyenne relevé (deux sens)	Part des automobilistes ne respectant pas la vitesse
1) Boulevard Franklin Roosevelt	50 km/h	45,8 à 47,1 km/h	30,8%
2) Avenue de Marlioz	50 km/h	43,6 à 44,4 km/h	21,6%
3) Boulevard Jean Charcot	50 km/h	38 à 40,3 km/h	10,1%
4) Boulevard de Russie	50 km/h	38,8 à 39,6 km/h	6,7%
5) Rue Davat	30 km/h	18,9 à 19,8 km/h	20,9%

2.6 La gestion des intersections sur quelques axes structurants du territoire

Il a été relevé les types d'intersections et leur gestion sur quatre axes structurants de l'actuelle Grand Lac :

- ✓ La D1504, depuis le Tunnel du Chat jusqu'à Villarcher ;
- ✓ La D1201, depuis Grésy-sur-Aix, jusqu'à Voglans ;
- ✓ La D991, depuis Brison-saint-Innocent jusqu'à Sonnaz ;
- ✓ La D211, depuis Montcel jusqu'à Mery.

Ce recensement permet d'identifier que la gestion des intersections ne priorise pas tout le temps la route du Revard sur la RD 211. En effet, la partie Nord est souvent traitée avec des priorités à droite et au niveau de Mouxy et Méry ce sont des cédez-le-passage qui ont pour objectif de prioriser les voies reliant Aix-les-Bains.

Pour la RD 1201, l'objectif des carrefours à feux au Nord d'Aix-les-Bains permet de gérer les flux. L'aménagement récent d'un giratoire au niveau de l'échangeur avec l'A41 à Grésy-sur-Aix, a permis de lever l'effet « vagues de trafic » généré précédemment par le carrefour à feux.

De manière générale, les intersections sur les axes principaux du territoire ne sont pas traitées de manière uniforme, ce qui peut nuire à la lisibilité de celles-ci, impliquer certains risques en termes d'accidentologie (priorité à droite, cédez-le-passage...), et nuire à la fluidité qui peut être recherchée sur les axes devant accueillir le transit (RD 1201 notamment).



2.7 La question du jalonnement dans le centre-ville d'Aix-les-Bains

La **gestion du trafic routier peut être améliorée en agissant sur le jalonnement des itinéraires**. En effet, même si la majeure partie des automobilistes sont des usagers du quotidien, **une partie peut être des visiteurs auxquels s'adressent le jalonnement**. Cette thématique est d'autant plus importante **qu'en agissant sur l'outil jalonnement, il est possible d'accroître ou de diminuer les niveaux de trafic sur certains axes** (de manière certes limitée mais tout de même notable).

Ici l'objectif n'est pas d'effectuer une analyse complète des points de jalonnement, mais plutôt **d'illustrer au travers de quelques exemples, les dysfonctionnements constatés**.

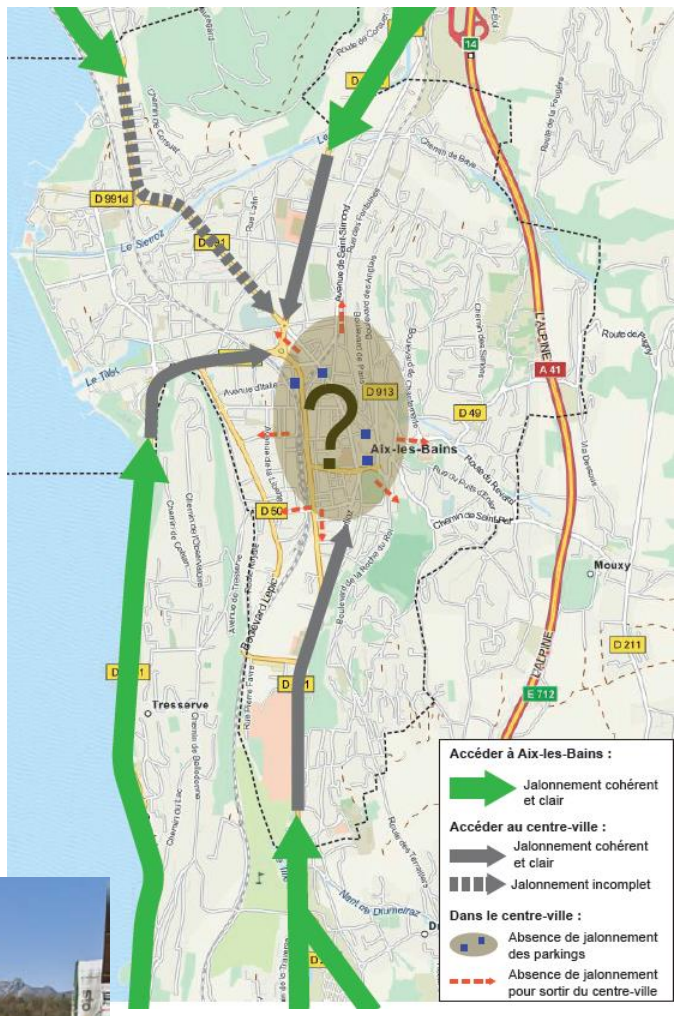
↳ Accéder au centre-ville d'Aix-les-Bains : d'un jalonnement clair à un jalonnement absent

Sur les **pénétrantes urbaines, un jalonnement « Aix-les-Bains » est présent, disposé en continu, cohérent et clair**. Mais une fois dans la zone urbaine, le **jalonnement « centre-ville » n'est pas toujours lisible** :

- ✓ Depuis Brison-Saint-Innocent, via la D991, puis l'Avenue du Grand Port, le **jalonnement du centre-ville n'est pas disposé sur toutes les intersections**. Il est à noter que **malgré la fonction de transit de cet axe aucun panneau de jalonnement ne précise de destinations extérieures** (ex : Chambéry, A41) ;

↳ Un jalonnement absent pour sortir du centre-ville et rejoindre rapidement les pénétrantes.

Inversement sur les **principaux axes de l'hypercentre** (Rue de Genève, Avenue Lord Revelstoke, Avenue De Gaulle), **aucun jalonnement n'est présent pour signifier des grandes destinations vers l'extérieur**.



Au sud, aucun jalonnement ne met en valeur les potentialités de contournement via la Rue du Général Ferrié puis le Boulevard Lepic

3. Les poids-lourds

Le trafic PL facilité par la présence de l'A41...

Du fait de sa situation à l'intersection des deux axes de circulation alpins et de sa proximité à des pôles européens majeurs, le territoire est traversé par un flux important de poids lourds. L'autoroute A41 est le support de ces circulations et permet, en théorie, de ne laisser circuler dans les espaces urbains que les véhicules en desserte locale.

La majorité des pôles générateurs sont situés en périphérie des centres urbains et sont accessibles par des voiries adaptées à la circulation des poids lourds. Néanmoins, les conditions de desserte du centre-ville d'Aix-les-Bains, de la zone industrielle des Combaruches et de la forêt du Revard sont difficiles en raison de voiries inadaptées.

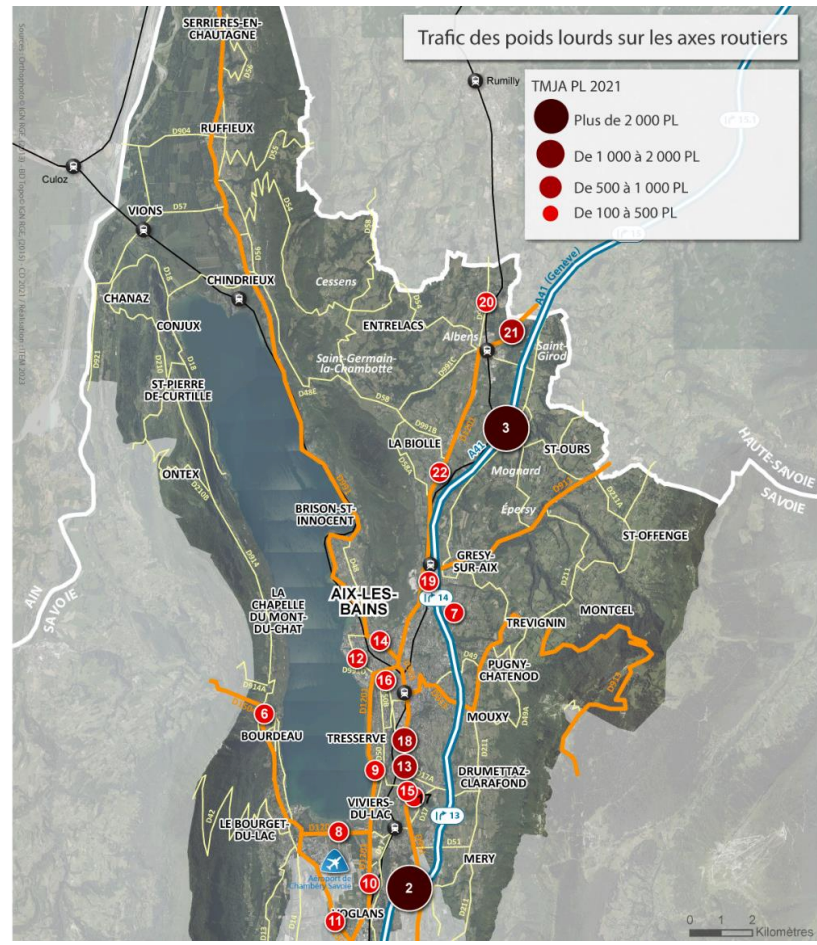
En termes de trafic, sur les voiries départementales, le volume le plus important est enregistré sur la D1201 avec 300 à 600 PL/JOB.

... Mais complexifié par des restrictions

Des restrictions de circulation sont en vigueur sur certains axes :

- ✓ **D1504 (tunnel du Chat)** : poids limité à 7,5 tonnes, largeur limitée à 2,6 m, hauteur limitée à 4,3 m ;
- ✓ **D914 (col du Chat)** : poids limité à 12 tonnes, largeur limitée à 2,35 m, hauteur limitée à 3,5 m ;
- ✓ **D991** : de Aix à Ruffieux poids limité à 7,5 tonnes et interdit aux véhicules transportant des matières dangereuses ; de Chindrieux à Brison-Saint-Innocent : hauteur limitée à 3,9 m ;
- ✓ **D991B (col de la Chambotte)** : poids limité à 3,5 tonnes, longueur limitée à 6 m ;
- ✓ **D54 (col du Sapenay)** : poids limité à 12 tonnes ;
- ✓ **D53 (Epersy)** : poids limité à 19 tonnes ;
- ✓ **Le passage Victoria à Aix-les-Bains** : hauteur limitée à 2,60 m.

N° pt de comptage	Voirie	Trafic PL / jour
1	A43 Aiguebelette / Chambéry-Nord	5 903
2	A41 Chambéry-Nord / Aix-Sud	3 338
3	A41 Aix-Nord / Rumilly	2 809
4	N201 A43 / La Boisse	7 473
5	N201 La Boisse Villarcher	7 461
6	D1504	114
7	COMBARUCHES	300
8	D1201A	107
9	D1201	313
10	D1201	315
11	D1504	459
12	GARIBALDI	260
13	GOLF	551
14	GRAND PORT	422
15	D991	128
16	LEPIC	290
17	D127	186
18	MARLIOZ	593
19	ST SIMOND	195
20	D910	273
21	D1201	689
22	D1201	455



4. L'accidentologie

Les données présentées sont extraites du **fichier BAAC, administré par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière**, qui regroupe l'intégralité des accidents corporels de circulation. Si ces données ne permettent pas de disposer d'une vision fine, en excluant les accidents dits matériels, elles permettent tout de même de dégager des grandes tendances.

4.1 Les données globales en matière d'accidentologie

↳ Une hausse du nombre d'accidents

Le nombre d'accidents sur le territoire est en **hausse sur la période 2015-2019** :

✓ Il est passé de **23 accidents en 2015 à 41 en 2019, soit un quasi doublement**, après avoir connu une baisse de 43 % (de 39 à 22 accidents) sur la période précédente (2009-2014).

Le nombre de blessés, hospitalisés ou légers, suit la même courbe : si au début de la période il restait dans la tendance des années précédentes (autour de 28 blessés), **il a fortement augmenté depuis 2017, et atteint plus de 50 blessés en 2018 et 2019**. Les « indemnes » sont eux aussi en augmentation, tandis que **le nombre de tués reste relativement stable par rapport à la période précédente (2 à 7 morts par an)**.

↳ Tous les modes sont vulnérables

Entre **2015 et 2019, on compte 18 tués sur le territoire dont : 8 automobilistes, 4 motocyclistes, 2 cyclistes, 3 piétons**.

Les modes dits vulnérables comme les piétons et cyclistes, ne sont donc pas forcément ceux les plus concernés par la mortalité. Les enjeux en matière d'accidentologie concernent à la fois la cohabitation entre les différents modes, mais également des enjeux propres aux aménagement routiers, et la conduite automobile à risque (vitesse...).

Détail des accidents entre 2015 et 2019	Nombre d'accidents	Indemnes	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
Global	169	150	18	139	72
dont cycles	30	3	2	25	4
dont 2 roues motorisées	57	5	4	51	13
dont piétons	33	2	3	25	6

4.2 Les zones accidentogènes

Une concentration sur Aix-les-Bains

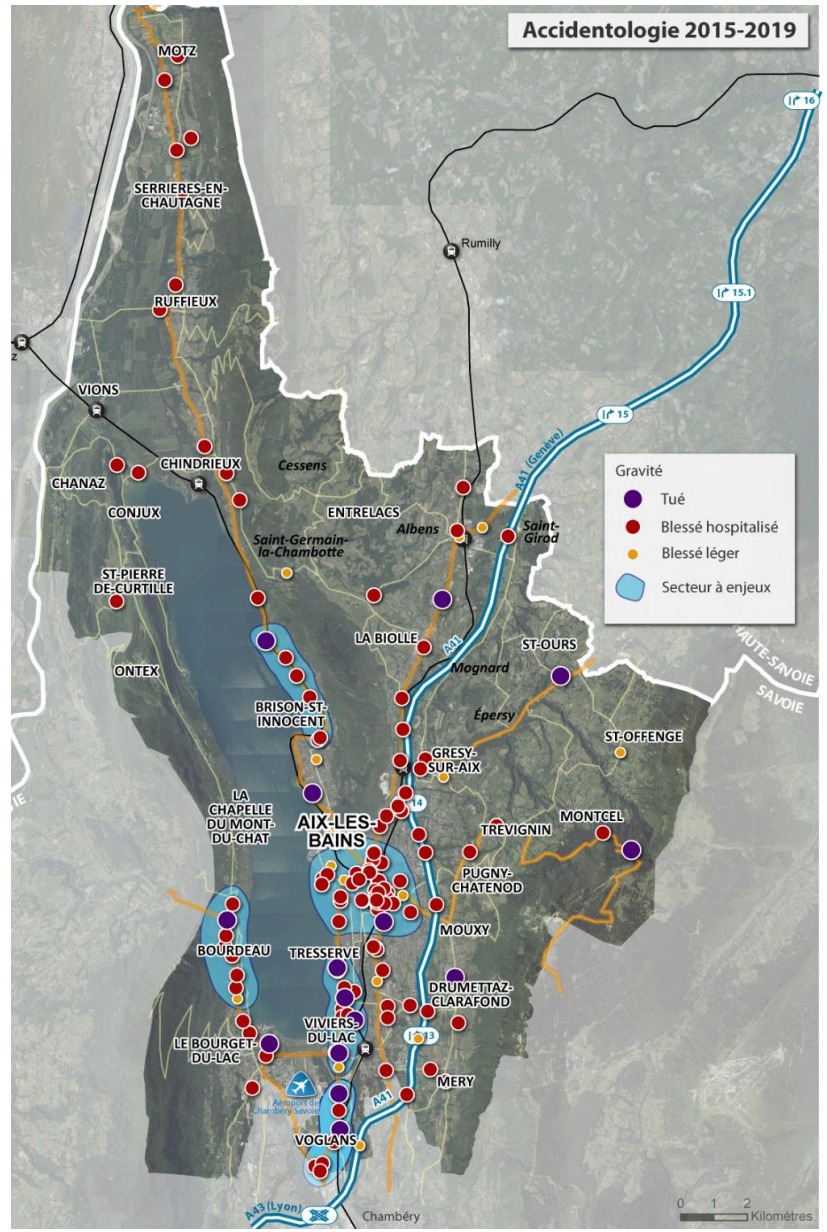
La localisation des accidents sera fonction de la taille des communes, du fait d'une **concentration des déplacements sur les secteurs les plus denses et de l'organisation du réseau viaire**. Ainsi entre 2015 et 2019, la **commune d'Aix-les-Bains recense le plus grand nombre d'accidents du territoire (37 %) et 33 % des blessés**. En termes de localisation, les accidents se **concentrent surtout dans le centre-ville et autour de la gare SNCF**. Viennent ensuite les communes du Grésy-sur-Aix, Tresserve et Voglans (10 accidents), de Brison-Saint-Innocent, de Bourdeau, d'Entrelacs et de Viviers-du-Lac.

En dehors d'Aix-les-Bains, les **accidents les plus nombreux et les plus graves se concentrent sur les principaux axes structurants :**

- ✓ La D991 entre Brison-Saint-Innocent et Chindrieux ;
- ✓ La D1504 à hauteur de Bourdeau ;
- ✓ La D1201 sur la traversée de La Biolle, sur Grésy-sur-Aix, et le long des bords du Lac au niveau d'Aix-les-Bains et de Tresserve, et enfin plus au sud à Voglans, en particulier au niveau de Villarcher.

Certaines communes comme Conjux, La Chapelle-du-Mont-du-Chat, Ontex, ou Vions, éloignées des axes principaux, n'ont pas connu d'accidents corporels sur cette période 2015-2019.

Communes	Nombre d'accidents	Indemnes	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
Aix-les-Bains	63	68	3	47	23
Grésy-sur-Aix	10	8	0	9	5
Tresserve	10	4	2	9	1
Voglans	10	5	3	6	5
Brison-Saint-Innocent	9	5	2	9	3
Bourdeau	8	5	1	7	5
Entrelacs	8	9	1	5	8
Viviers-du-Lac	8	9	2	5	1
Drumettaz-Clarafond	7	7	1	7	2
Méry	7	4	0	5	6



4.3 Des zones particulièrement sensibles autour des Passages à Niveaux

➤ 50 traversées ferroviaires sur le territoire

A l'image des infrastructures autoroutières, la desserte ferroviaire d'un territoire constitue un atout, mais induit également des inconvénients en termes de coupures.

Le territoire compte 50 traversées ferroviaires dont :

- ✓ **28 franchissements dénivelés**, en l'occurrence ou des ponts ou des tunnels dont 8 sont exclusivement réservés aux modes doux ;
- ✓ **21 passages à niveaux**.

➤ 3 passages à niveaux particulièrement problématiques

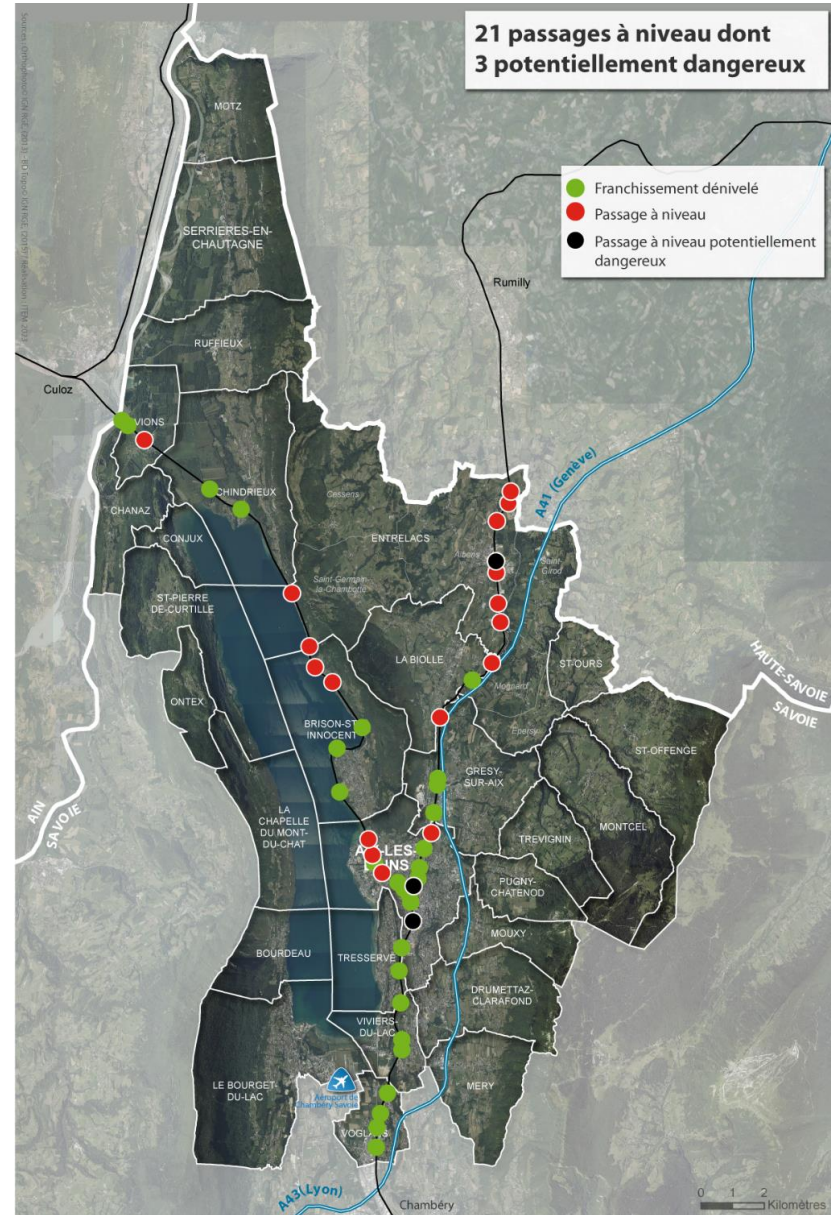
Sur les 21 passages à niveaux présents sur le territoire :

- ✓ **7 sont situés en zone rurale**, dont 5 sur la commune d'Entrelacs et ne constituent pas un danger particulier ;
- ✓ **4 sont situés sur la D991**, leur positionnement peuvent nuire à la circulation routière ;
- ✓ **10 sont situés en zone urbaine**, dont :
 - ✓ **6 à Aix-les-Bains ;**
 - ✓ **2 à Albens ;**
 - ✓ **1 dans les communes de Voglans et Vions**. A noter que le PN situé à la gare de Voglans semble barré depuis plusieurs années, il est cependant toujours référencé par SNCF Réseau.

Sur ces 10 PN, **3 d'entre eux ont été jugés comme particulièrement problématiques** :

- ✓ A Albens, le **passage à niveaux sur la D1201** est à moins de 180 mètres du feu tricolore qui régit l'intersection de la D1201 et de la D910. Avec l'intensité du trafic, en particulier en heures de pointe, des **remontées de files se produisent régulièrement et peuvent atteindre le Passage à Niveau**.
- ✓ A Aix-les-Bains, la problématique concerne à la fois la **congestion engendrée par les PN situés sur l'avenue du Grand Port et de Tresserve**, mais également les **conditions de traversée des modes actifs**.

Le PN de la gare de Viviers-du-Lac, était un passage dangereux et générateur de congestion qui a été récemment aménagé... Mais cet aménagement facilite dans le même temps la traversée automobile du bourg ! Un autre Passage à Niveau, rue Pierpont Morgan, à Aix-les-Bains a lui aussi été supprimé, mais conserve un passage pour les modes actifs.



5. Partage et pacification de la voirie

La pacification de la voirie a pour objectif **d'adapter les conditions de circulation aux espaces urbains traversés**. Une vitesse uniformisée à 50 km/h sur l'ensemble d'une zone urbaine n'est pas pertinente, tant les secteurs et équipements desservis (commerces, groupes scolaires), les usagers et publics attendus (piétons, cyclistes, enfants...) sont distincts.

Ainsi le développement de ces zones apaisées doit permettre :

- ✓ **D'obliger les automobilistes à réduire leur vitesse ;**
- ✓ **De favoriser et sécuriser la pratique de la marche et du vélo ;**
- ✓ **D'améliorer le cadre et l'ambiance urbaine des communes.**

➤ **Un recours systématique aux zones pacification, présents dans la majorité des communes**

Le territoire compte trois types de voies pacifiées :

- ✓ Les voiries limitées à 30 km/h ;
- ✓ Les Zones 30 ;
- ✓ Une zone de rencontre dans l'hypercentre d'Aix-les-Bains.

Présentes dans la majorité des communes du périmètre, ces **zones pacifiées manquent parfois d'efficacité**. En effet, la simple pose de panneaux n'est pas réellement incitative pour les automobilistes. Pour y remédier, des **aménagements ralentisseurs** (de type coussins berlinois, dos d'âne, chicanes ou écluses...), un **traitement particulier des intersections** (mini giratoires, priorités à droite) ou de la voirie en elle-même (revêtement, largeur) sont utilisés pour réellement impacter sur les vitesses automobiles. De même, **l'installation d'un radar à vocation pédagogique** (ex : Viviers-du-Lac) peut également être utile pour inciter à une réduction des vitesses.

D'une manière générale, lorsqu'elles existent, les zones pacifiées apportent une réelle plus-value et permettent de répondre à leurs objectifs initiaux d'apaisement des vitesses.



Zone 30 en amont de la gare de Chindrieux

Voirie limitée à 30 km/h dans le centre-ville de Viviers-du-Lac avec ralentisseur puis radar pédagogique



Cette notion de pacification se distingue du **concept de partage de voirie qui traduit l’emprise accordée aux différents modes sur la voirie**. Cela concerne évidemment l’emprise automobile (files de circulation et de stationnement), mais également piétonne (trottoirs), cyclable (piste ou bande cyclable) et les transports collectifs (voie bus).

↳ Un partage de la voirie de plus en plus favorable aux modes actifs

Si la voiture occupe à l’heure actuelle une place prépondérante, **l’aménagement des cheminements actifs permet d’accorder une plus grande place aux piétons et cyclistes**.

A l’image des **entrées de ville d’Aix-les-Bains** (Avenue du Golf, Bords du Lac, Boulevard Franklin Roosevelt...), des **axes structurants** (Boulevard Maréchal de Lattre de Tassigny, Boulevard du Président Wilson, Boulevard de Russie), les **aménagements plus ou moins récents accordent une place croissante aux modes actifs**. Dans l’hypercentre d’Aix-les-Bains, où le bâti est plus dense et les largeurs de voirie limitées, mais également dans les zones résidentielles, les **aménagements sont moins confortables même si des efforts sont réalisés**.

Les cheminements sont également de **qualités disparates dans les secteurs périurbains**. Tandis que dans les secteurs ruraux, **l’absence même de trottoir, même dans les centres bourgs, est palliée par le développement de zones pacifiées**. Pour autant, au travers des aménagements récents, la volonté d’améliorer les conditions de déplacements actifs est de plus en plus prégnante.

↳ Peu d’aménagements en faveur des transports collectifs

Les aménagements en faveur des transports collectifs sont **limités et privilégient l’arrêt et le stationnement, plus que la rapidité de circulation**. La Gare d’Aix-les-Bains dispose de **bornes escamotables pour accéder à la zone de stationnement réservée aux TC et taxis**. A Voglans est installée une borne à proximité du groupe scolaire, réservant un espace pour le stationnement des bus, et qui assure une certaine sécurité des enfants aux horaires d’entrée et de sortie scolaire. Un aménagement d’une centaine de mètres, dans les deux sens, est également répertorié Avenue Lord Revelstoke, au niveau de l’arrêt Hôtel de Ville.

L’aménagement **d’arrêts en ligne**, comme par exemple réalisé à l’arrêt Alliu dans le centre de Viviers-du-Lac et dans le cadre de la pacification de la D991, favorise également les transports collectifs puisque le temps d’arrêt du véhicule n’est pas tributaire du niveau de trafic, et sa réinsertion dans la circulation est immédiate, contrairement aux arrêts en encoche.

A l’exception de ces quelques aménagements destinés au stationnement de courte ou moyenne durée, **aucun aménagement de type site propre ou de voie d’insertion aux intersections n’est présent**. Ces aménagements permettent pourtant de **favoriser la circulation des transports collectifs et de les rendre plus rapides, moins sujets aux retards dus à la congestion, et donc plus concurrentiels face à l’automobile**.



Voirie du centre ancien de Serrières en Chautagne, l’absence de trottoir est préjudiciable mais peut être palliée par la mise en place d’une zone pacifiée



Les aménagements du Boulevard de Russie dans le centre-ville d’Aix-les-Bains, intègrent un partage équilibré de la voirie avec files de circulation et de stationnement, arrêts en ligne, espaces piétons et bandes cyclables

6. Les projets routiers

Les conditions de déplacements devraient être amenées à évoluer à plus ou moins long terme. En plus de projets propres aux communes, plusieurs projets structurants à l'échelle communautaire sont en effet envisagés, et sont notamment listés dans le SCOT Métropole Savoie.

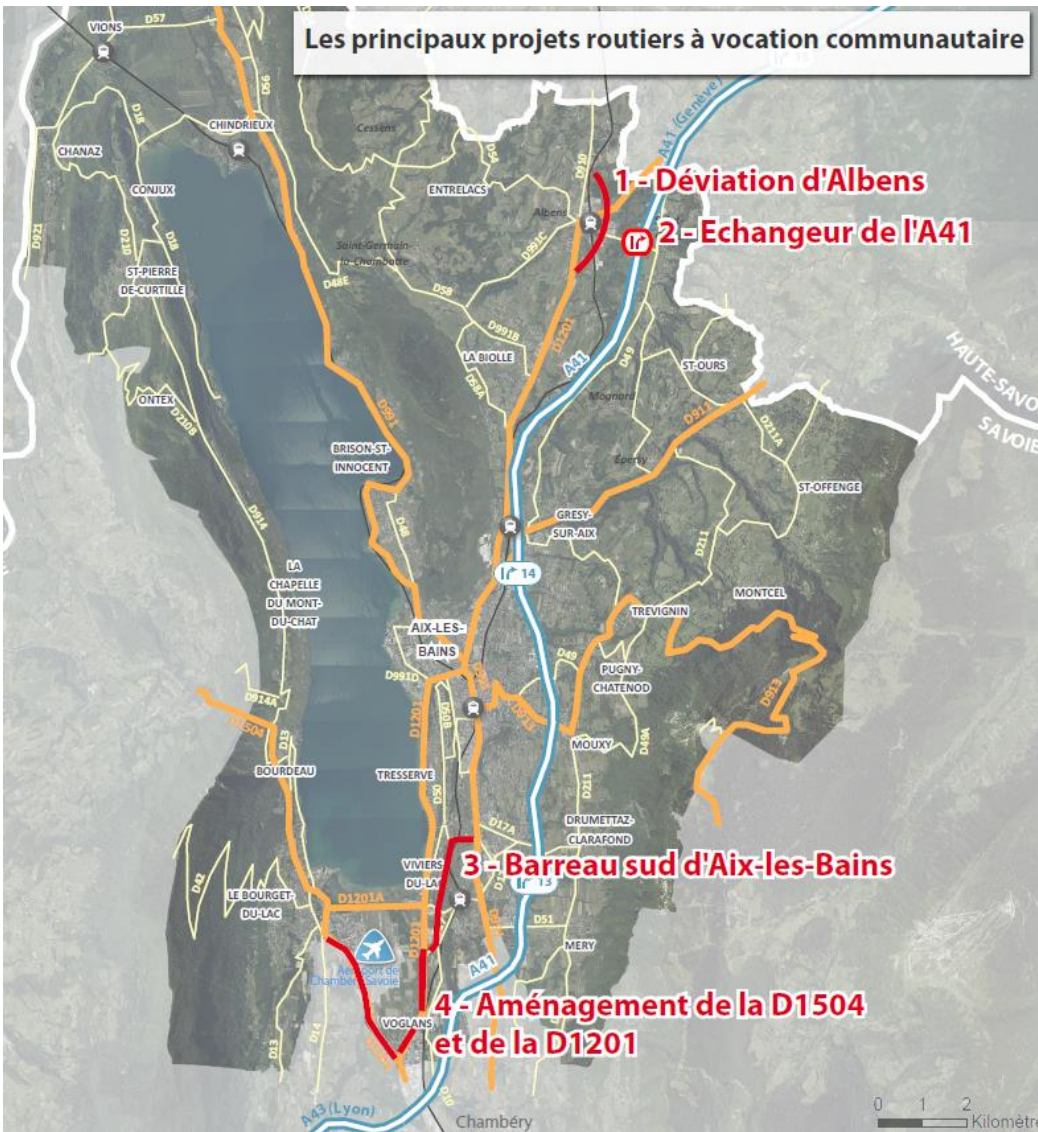
Des projets purement routiers

1) La déviation d'Albens – Reliant la D1201 au sud de la commune, à la D910 au nord – Ce contournement limiterait le trafic de transit dans la zone urbaine et améliorerait de fait les conditions de déplacements piétons et cyclistes, et apporterait une réponse pertinente à la dangerosité du passage à niveau. Une étude de faisabilité du contournement Nord-Est d'Albens a été réalisée par la commune en 2021. L'étude globale des mobilités menée par la commune en 2022-23 a montré que le contournement d'Albens peut avoir un intérêt surtout sur sa partie Sud-Est, et si son linéaire peut être réduit pour maximiser son attractivité. Les coûts d'études et de travaux et les procédures réglementaires complexes à engager doivent cependant inscrire ce contournement Sud-Est dans une stratégie d'investissement à long terme.

2) La création d'un échangeur sur l'A41 à hauteur d'Albens – Ce projet permettrait de limiter les flux d'accès à l'échangeur de Grésy-sur-Aix, depuis l'Albanais ou le Massif des Bauges. Une étude de faisabilité menée par le concessionnaire de l'autoroute Aréa est à engager.

3) Le Barreau Sud d'Aix-les-Bains – En parallèle de la suppression du passage à niveau situé au Viviers-du-Lac, un projet de barreau est envisagé pour limiter le trafic de transit sur la commune, et améliorer plus globalement la circulation sur la D1201, au sud des bords du Lac.

4) Aménagement de la D 1504 – Le Département de la Savoie va conduire une étude pour l'aménagement en site propre bus de la desserte de Technolac qui sera élargie à la RD 1201 et à la desserte de Technolac via la future halte ferroviaire de Voglans.



Synthèse : LA HIERARCHISATION DU RESEAU VIAIRE

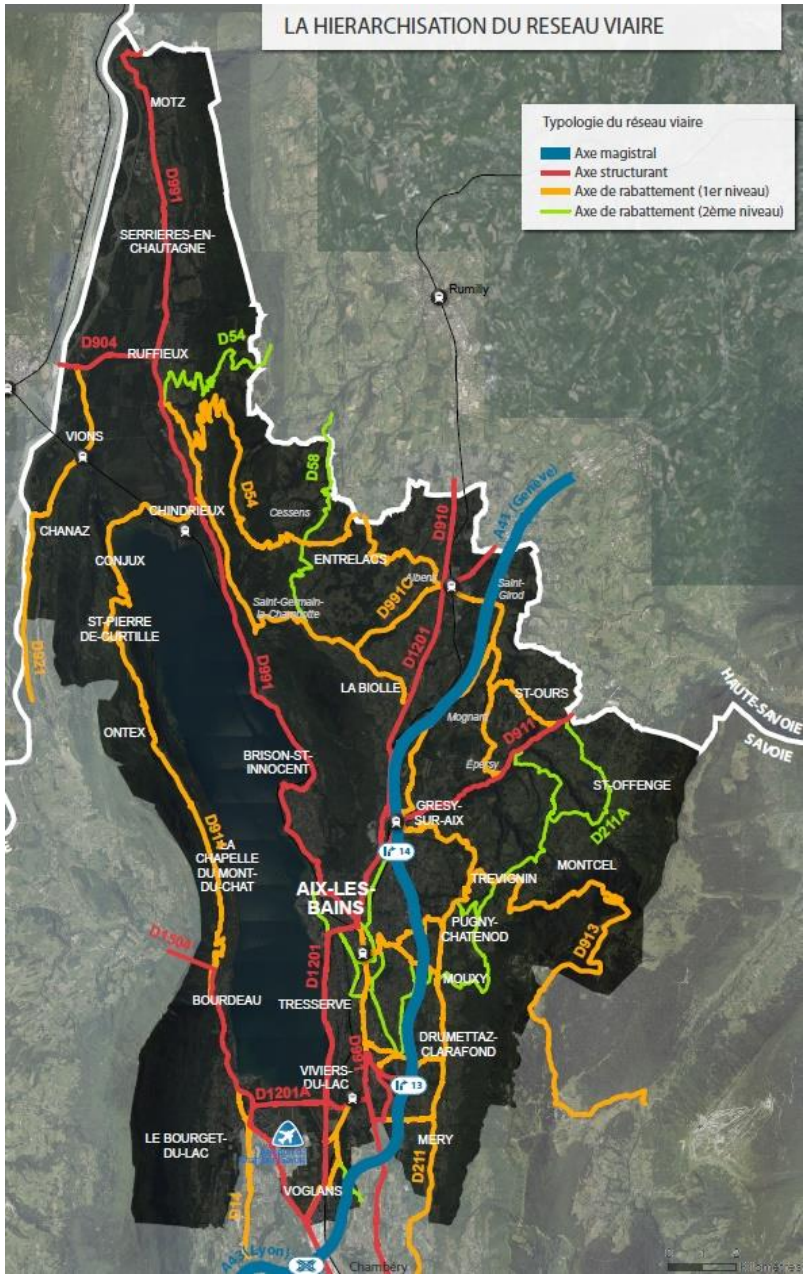
Une hiérarchisation du réseau viaire se définit à partir des niveaux de trafic et des fonctions qu'elles assurent.

A l'échelle du territoire, quatre niveaux se distinguent :

- ✓ **L'axe magistral** que constitue l'A41, à vocation internationale et cumulant à la fois les fonctions de transit et d'échanges, mais également de desserte, via les 4 échangeurs (internes ou externes).
- ✓ **Les axes structurants** (D1201, D911, D991, D1504, D1201A/D17, D49E), à vocation **supracommunautaire**, où l'on retrouve les mêmes fonctions globales. Ces axes permettent d'assurer des échanges avec les territoires limitrophes et entre les pôles urbains, du transit (qui n'est pas forcément souhaitable) en particulier en direction de Chambéry. Ces voiries assurent également un **rabattement en direction des échangeurs**.
- ✓ **Les axes de rabattement**. Un premier niveau (D211 / D913) concernera les axes qui assureront un rabattement vers les pôles et axes structurants. Un second niveau (D54 / D58 / D211) se distingue du premier en fonction du gabarit des voiries et/ou des niveaux de trafics. Outre une fonction de rabattement, ces axes assureront une **desserte fine des pôles urbains**.

Cette hiérarchisation, **contrainte par la topographie**, n'est pas sans conséquences pour les espaces urbains traversés. Les axes structurants connaissent un trafic dense et inadapté face à l'urbanité et au fonctionnement des communes. Sont ainsi particulièrement concernées la D991, sur la Chautagne (Serrières-en-Chautagne, Ruffieux, Chindrieux), la D1201 sur l'Albanais (Albens et La Biolle), et le cumul de ces deux axes sur le pôle urbain central, et la D211 sur Grésy-sur-Aix. De même l'axe D1201A/D17, axe structurant pour des échanges Est-Ouest dans la partie sud du territoire, induit des situations de congestion, d'une part sur le secteur des Mottets, d'autre part dans la traversée du Viviers-du-Lac.

Les communes ont alors recours à des **aménagement de pacification et de partage de voirie** pour ne pas entraver l'organisation des autres modes et en particulier les piétons et cyclistes. Lorsque cela est possible (**présence de voiries parallèles sur le même fuseau**) le trafic peut être reporté sur d'autres axes (par exemple : report de trafic de la D991 dans l'hypercentre d'Aix-les-Bains, vers le Boulevard Lepic). Néanmoins, ces mesures **atténueront les effets néfastes du trafic** sans pour autant s'attaquer à la racine du problème et apporter des **solutions de diminution de trafic, et en particulier le transit**.



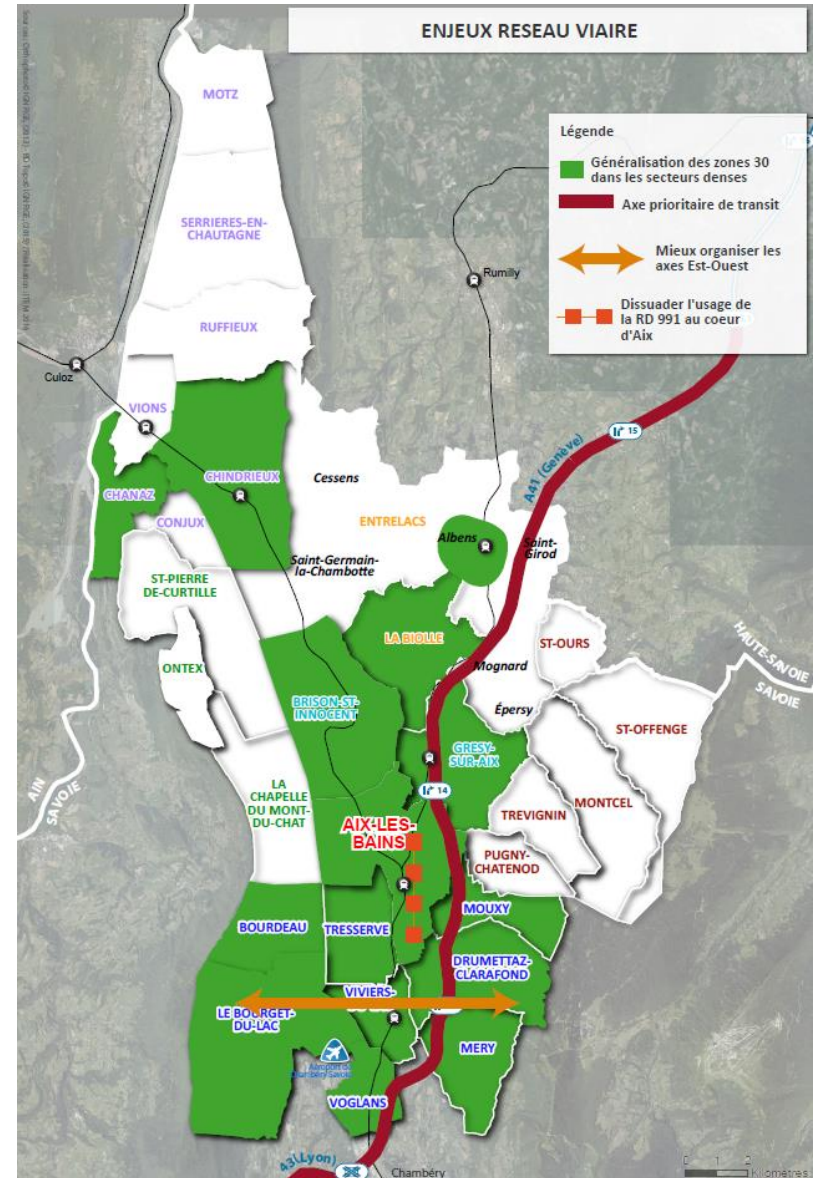


LES ENJEUX LIES AU RESEAU VIAIRE

Plusieurs grands enjeux en matière de réseau viaire et de circulation émergent au regard des constats et problématiques identifiées :

- ✓ Favoriser l'utilisation de l'A41 pour rejoindre Aix-les-Bains et le sud du territoire, depuis le Nord et Annecy/Genève. Il s'agit en effet de limiter le trafic de transit, en particulier sur la D1201 ;
- ✓ Dans le pôle urbain central, limiter la traversée d'Aix-les-Bains par la RD 991, en particulier aux abords de la Gare SNCF, et favoriser les déplacements automobiles Nord / Sud par la RD 1201, voire l'A41 ;
- ✓ Mieux utiliser l'outil jalonnement ;
- ✓ Mieux organiser les axes Est / Ouest, et plus particulièrement en ce qui concerne la traversée du Viviers-du-Lac ;
- ✓ Aller vers une généralisation des zones 30 dans les secteurs denses, en s'appuyant sur des aménagements d'apaisement des vitesses. Il s'agit en effet de favoriser les déplacements de courte distance, tout en diminuant les effets néfastes de l'automobile sur l'ambiance urbaine ;
- ✓ Travailler sur une meilleure cohabitation modale et tendre vers un meilleur partage de la voirie, avec des profils de voie qui prennent en compte l'ensemble des modes.

Un travail concerté autour de ces enjeux sera effectué durant la suite de la réflexion afin de les affiner et/ou modifier.



Les principaux éléments à retenir

ATOUTS

- L'autoroute, facilement accessible pour une majorité de la population, et qui permet de limiter le trafic de transit
- Une bonne prise en compte des modes dans les aménagements de voirie à travers des mesures de pacification et / ou de partage de voirie dans la plupart des communes
- Une politique efficace et à poursuivre pour l'organisation des flux dans le centre-ville d'Aix-les-Bains
- Un trafic PL facilité par la présence de l'A41

FAIBLESSES

- Un réseau viaire contraint par la topographie et effets entonnoirs sur certaines voiries et pôles urbains
- Des flux de transit notables, notamment liés au caractère payant de l'A41
- Des secteurs de congestion et de dysfonctionnements récurrents en heure de pointe
- Une hiérarchisation du réseau viaire qui nuit à certains pôles urbains
- Une hausse de l'accidentologie sur le territoire

OPPORTUNITÉS

- L'A41 en tant qu'axe de transit à valoriser
- Une culture liée aux enjeux de pacification et partage de la voirie déjà effective et à poursuivre

MENACES

- Un risque d'augmentation des flux routiers avec l'accroissement démographique (en termes de volume et de part) induisant un accroissement des phénomènes de congestion

PARTIE 3

LE STATIONNEMENT



La gestion du stationnement peut être utilisée comme un levier en matière de régulation de la circulation automobile. Il est reconnu comme un outil en matière de mobilité car :

- ✓ Il peut permettre de gérer la concurrence entre les différents usagers (actifs, résidents, visiteurs) ;
- ✓ Il peut offrir une augmentation des taux de rotation et ainsi influencer sur l'attractivité commerciale de certains lieux ;
- ✓ Il peut également avoir un impact fort en matière d'urbanisme et de gestion de l'espace public (Cf. règle U12 des PLU).

Mais avant d'utiliser cet « outil » de manière optimale, il convient de bien connaître l'offre et la demande de stationnement sur l'ensemble du territoire et de vérifier si les réglementations actuelles sont bien adaptées.

1. Le cadre général du stationnement

1.1 Une demande en matière de stationnement qui s'organise autour de quatre grands types d'utilisateurs

LES QUATRE GRANDES CATEGORIES D'USAGERS DU STATIONNEMENT

- Les résidents

Le stationnement résidentiel est **un stationnement de longue durée**, généralement nocturne mais aussi diurne pour les gens qui n'utilisent pas leur voiture pour se rendre au travail. La demande de stationnement résidentiel peut prendre des formes variées, imposées principalement par la morphologie du tissu urbain existant : stationnement sous immeuble, sur voirie, en ouvrage, en surface sur emprises privées, etc.

- Les actifs automobilistes

Le stationnement des actifs s'effectue sur le lieu de travail. Il est souvent le fait d'automobilistes qui résident dans un autre quartier ou une autre commune. Il s'agit d'un **stationnement de longue durée**, généralement diurne (8h-12h et 14h-18h), jugé « inutile » dans le sens où les actifs pourraient libérer les places pour les résidents et les visiteurs s'ils utilisaient un **mode alternatif** à la voiture. Pour ces raisons, les PDM portent généralement leurs efforts sur ce type de stationnement.

- Les actifs effectuant un report modal de l'automobile vers les TC

Ces actifs utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail sur une partie de leur trajet. Ils effectuent un **report modal vers les TC pour terminer leur déplacement pendulaire**. Mais leurs véhicules doivent **stationner aux abords d'un pôle d'échange en longue durée**. Selon le type d'infrastructures, le **stationnement peut être assuré au sein d'un parc-relais** qui est spécialement conçu pour accueillir les véhicules de ce type d'actifs. Mais dans certains cas, l'infrastructure est inexistante ou inadaptée, ce qui entraîne un stationnement sur l'espace public de manière licite ou non. Ainsi, ce type de stationnement de longue durée peut, selon les cas, **fortement limiter la rotation d'un secteur**. Contrairement aux stationnements des actifs automobilistes, il convient de **favoriser ce type d'utilisateurs car ils ont opté, sur une partie de leur trajet, pour les TC**.

- Les visiteurs

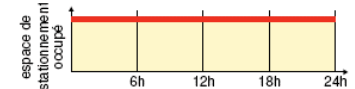
Les visiteurs sont une catégorie de population **primordiale pour la vie d'un centre-ville**. Il peut s'agir de gens qui se rendent dans ce type de quartier pour des achats, des démarches administratives, du tourisme... Il peut également s'agir de visiteurs « professionnels » : VRP, etc. Le stationnement des visiteurs est souvent **plus court** et les politiques de stationnement essaient généralement de favoriser l'accès à ce type d'automobilistes par des mesures qui permettent l'accélération de la rotation de véhicules (tarification, stationnement minute...).

C'est la concurrence entre ces usagers et l'offre de stationnement disponible qui peut créer des difficultés.



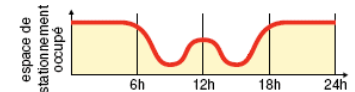
Le résident fixe

Il ne désire pas utiliser son véhicule



Le résident mobile

Il utilise son véhicule dans la journée



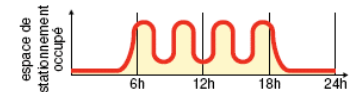
Le pendulaire fixe

Il n'utilise pas son véhicule pendant le travail (sauf éventuellement à midi)



Le pendulaire dynamique

Il utilise souvent son véhicule pendant le travail



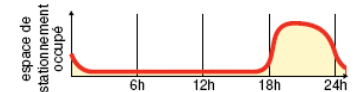
Le client / visiteur diurne

Il est concerné par le commerce, le tertiaire, les loisirs



Le client / visiteur de soirée

Il est essentiellement consommateur de loisirs



1.2 L'impact d'une réglementation ou non du stationnement

Selon les espaces, la **concurrence peut s'opérer de nuit** (activités nocturnes, habitats résidentiels), **de jour** (établissements scolaires, abords des gares...), et **peut toucher des zones de centres-villes comme celles abritant des centres commerciaux par exemple**.

Les problèmes liés au stationnement sont bien évidemment amplifiés dans certains lieux. De plus, le phénomène de motorisation des ménages dans les années 60-70, amplifié depuis, par l'effet sur les foyers de la multi-motorisation, a accru encore le « besoin d'espace public » pour **l'automobile, qui passe en moyenne 95 % de son temps en stationnement**.

Les enjeux en termes de stationnement sont donc multiples :

- ✓ Garantir une accessibilité optimale pour faciliter l'activité économique ;
- ✓ Limiter les nuisances dues au stationnement gênant ;
- ✓ Permettre un meilleur partage de la voirie ;
- ✓ Favoriser le report modal de l'automobile vers les modes dits durables lorsque cela est possible.

1.3 Une politique de stationnement adaptée favorise le report modal

La facilité de stationnement sur son lieu de destination conditionne le choix modal, et incite à l'utilisation de l'automobile.

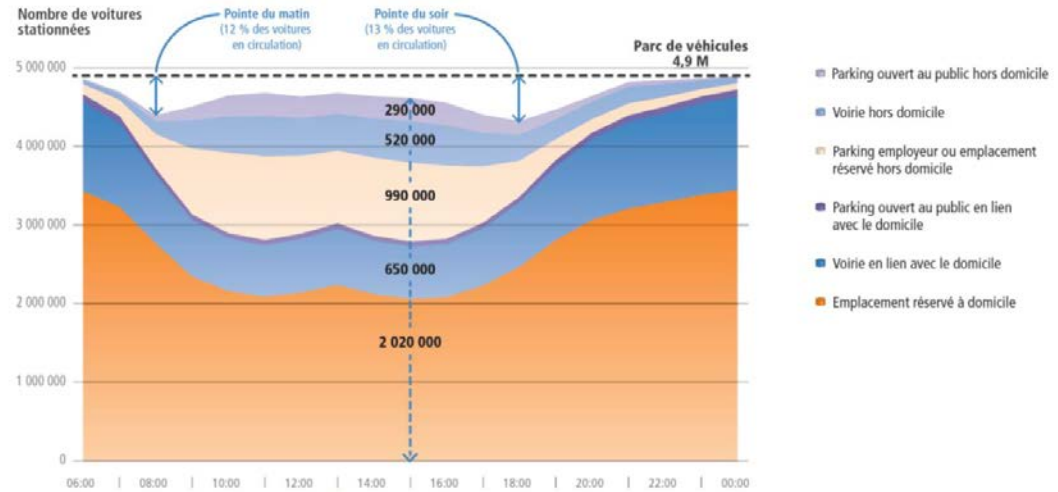
Comme le montre le graphique ci-contre, et indépendamment de l'offre alternative existante, il existe un **lien indéniable entre le stationnement des actifs sur le lieu de travail, et le choix modal** qu'ils effectuent pour leurs déplacements domicile/travail.

A titre d'exemple, pour l'Île-de-France, il apparaît que la part de la voiture particulière dans les migrations alternantes s'élève à :

- ✓ 74 % pour les actifs disposant d'un emplacement de stationnement au lieu de travail ;
- ✓ Contre 39 % pour ceux qui n'en disposent pas.

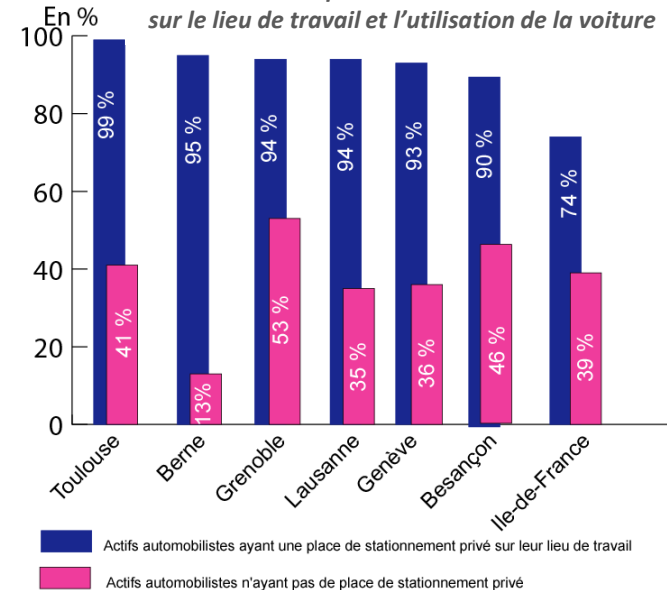
Ce phénomène s'amplifie lorsqu'il est comparé à des agglomérations ne dépassant pas le million d'habitants. Ainsi, le rapport est généralement de 90% à 45% d'actifs automobilistes selon la disponibilité ou non d'un emplacement sur le lieu de travail.

Un jour de semaine, où stationnent les voitures au cours de la journée ?



Une voiture est garée 95 % du temps (source EGT 2010 - STIF - OMNIL - DRIEA)

Lien entre la disponibilité d'un stationnement sur le lieu de travail et l'utilisation de la voiture



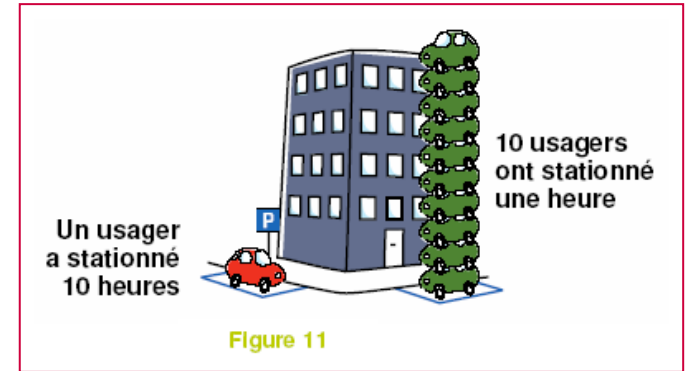
1.4 Les risques en matière de réglementation du stationnement

Le choix modal de l'automobilité est grandement **conditionné par les facilités/difficultés de stationnement** à destination du déplacement. La mise en place d'une **politique de réglementation adaptée favorise ainsi le report modal** en faveur des transports en commun, des modes actifs, ou encore des pratiques alternatives à l'autosolisme (covoiturage par exemple).

Le **stationnement gratuit** sur voirie ou en parc a tendance à **faciliter l'usage de l'automobile**, pouvant ainsi nuire aux résidents. **L'attractivité des secteurs commerçants peut également être réduite à cause de pratiques de stationnement inadaptées**. Par exemple, des actifs stationnant sur l'espace public restent généralement toute la journée. Ainsi, leur véhicule fait l'effet d'une ventouse sur les places de stationnement, qui auraient intérêt à connaître une rotation plus importante pour entretenir l'activité des commerçants exerçant à proximité.

En effet, **la rotation des véhicules en stationnement peut avoir une véritable influence sur l'attractivité économique et sur l'activité commerciale** : plus un taux de rotation est élevé, plus le nombre de véhicules pouvant stationner sur une journée, et donc le nombre de « clients » potentiels, est important. Il convient donc de **déterminer une certaine rotation souhaitée au regard de l'offre de stationnement disponible**.

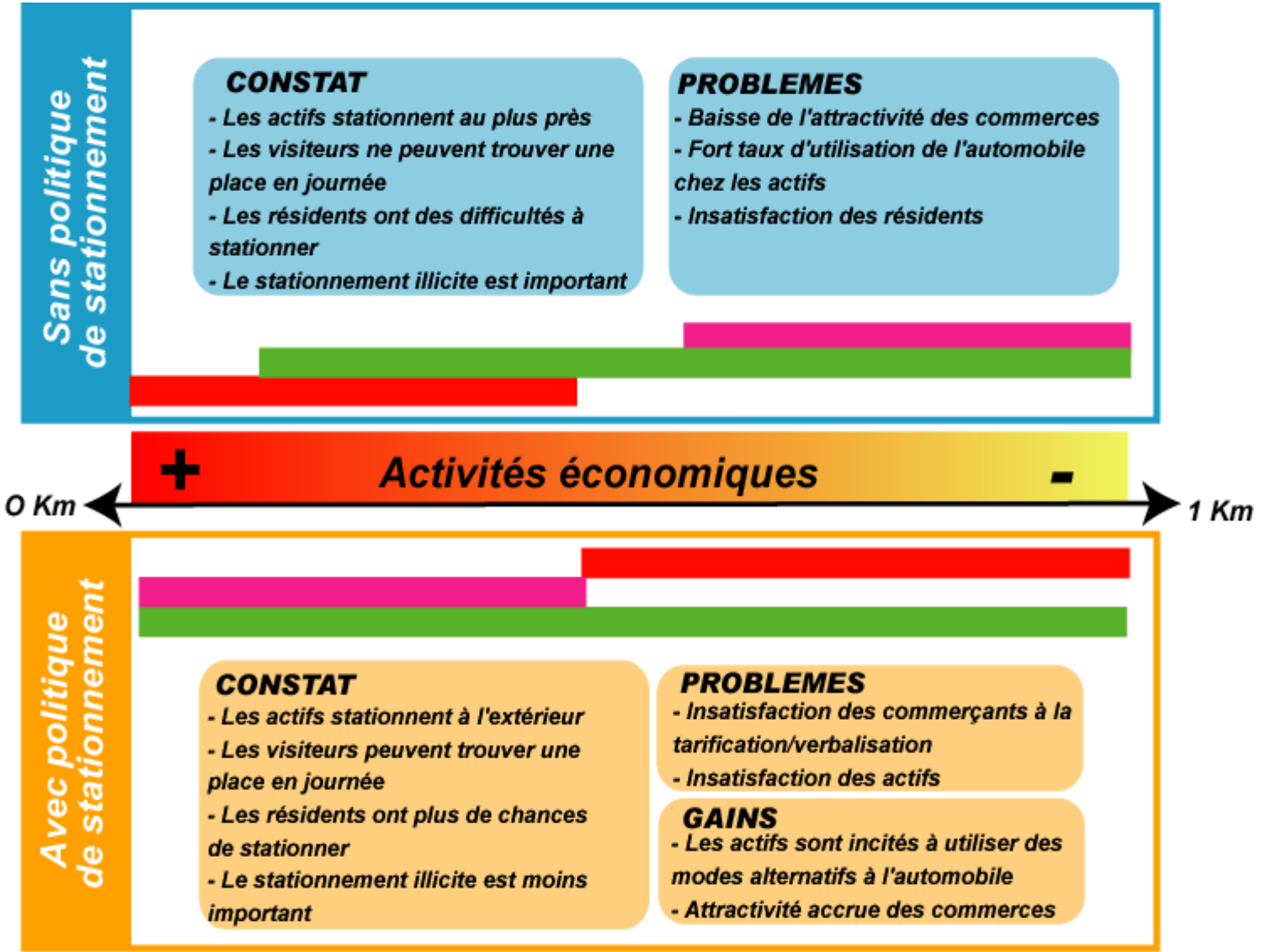
Par ailleurs, une **bonne rotation des véhicules en stationnement peut conduire à limiter la part d'espace public occupé par la voiture**. L'espace acquis peut être consacré à des **aménagements en faveur de la pratique piétonne ou cyclable**, voire en faveur des transports en commun.



L'impact de la réglementation du stationnement – exemple Besançon



↳ Synthèse de l'impact des réglementations



2. L'offre de stationnement

2.1 Une problématique du stationnement différente à l'échelle des communes

La mise en place d'une politique en matière de stationnement est la résultante de problèmes rencontrés en la matière.

Sur le territoire, 4 choix ont été opérés par les communes :

- ✓ Mise en place de stationnement payant toute l'année ;
- ✓ Mise en place de zone bleue (stationnement limité dans le temps ;
- ✓ Mise en place de stationnement payant uniquement en période estivale ;
- ✓ Pas de réglementations particulières en dehors éventuellement de places minutes.

2 communes ont mis en place une réglementation du stationnement payant toute l'année...

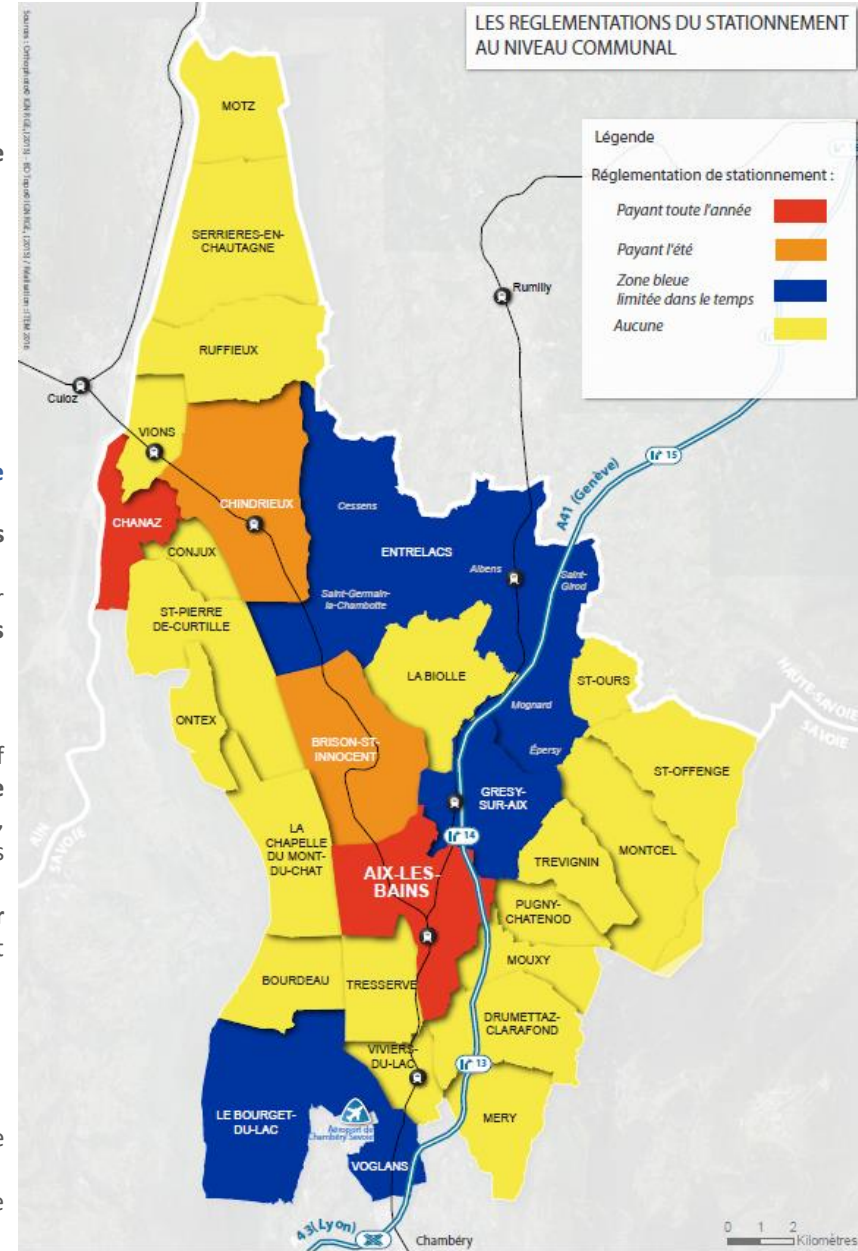
- ✓ **Aix-les-Bains** : cette réglementation a pour objectif de favoriser la rotation dans les secteurs les plus concurrentiels et notamment au niveau du centre-ville.
- ✓ **Chanaz** : cette réglementation, même si elle est en place toute l'année, a surtout pour objectif de juguler les flux automobiles en période estivale où 150 000 touristes viennent chaque été dans ce petit village.

4 communes ont mis en place une réglementation en zone bleue

- ✓ **Albens** : cette réglementation est à proximité immédiate de la gare et a pour objectif d'éviter l'utilisation de ces places par les actifs pendulaires en rabattement sur la gare et ainsi de les inciter à utiliser le parking prévu à cet effet. Dans le reste de la commune, le stationnement est gratuit et sans réglementation particulière, à part quelques places en « arrêt minute ».
- ✓ **Le Bourget-du-Lac** : dans le centre-ville, des places en zone bleue sont présentes pour favoriser la rotation au niveau des commerces. Les autres places de stationnement sont gratuites et sans limitation de temps.
- ✓ **Grésy-sur-Aix** au niveau de la place Paulette Besson
- ✓ **Voglsans**

2 communes ont mis en place une réglementation payante en été

- ✓ **Brison-Saint-Innocent** : Le parking au niveau de la plage est payant sur la période estivale. Le reste de la commune ne dispose d'aucune réglementation particulière.
- ✓ **Chindrieux** : Le parking au niveau de la plage de Chatillon est payant sur la période estivale. Le reste de la commune ne dispose d'aucune réglementation particulière.



2.2 La réglementation en place sur Aix-les-Bains

2 900 places sont réglementées sur Aix, dont :

- ✓ 2 000 en voirie ;
- ✓ 900 places en parking public (Hôtel de Ville, Chaudanne, Prés-riants, Cimetière).

➤ 4 parkings publics – 3 tarifications différentes :

- ✓ **Parking Hôtel de Ville et Parking Chaudanne** : respectivement de 246 et 244 places ces deux parkings constituent la **principale offre en centre-ville**. Il existe à la fois une tarification horaire et des abonnements possibles, avec des prix différents entre les deux parkings.
- ✓ **Parking Prés-riants** : ce parking de 130 places a pour **objectif d'accueillir les résidents/actifs** avec des abonnements trimestriels et annuels mais permet également l'accueil des visiteurs avec une tarification unique à la demi-journée.
- ✓ **Parking du cimetière** : inversement, ce parking est plutôt **destiné aux visiteurs et chaland**s, avec une tarification au ¼ d'heure, mais il existe tout de même des abonnements semestriels et annuels.

➤ 2 réglementations sur voirie

- ✓ **La zone orange centrale** : limitée à 2h30, visant à **favoriser la rotation des véhicules** sur des secteurs à enjeux (environ 580 places). **Les 30 premières minutes sont gratuites (déclenchable une seule fois par jour)**, puis la tarification augmente très vite (1€ pour 1h, 5€ pour 2h), l'objectif étant d'inciter à **des durées de stationnement courtes, pour assurer la bonne rotation du parc**.
- ✓ **La zone verte périphérique** : limitée à 8h, pour **limiter le stationnement ventouse** (environ 1 450 places). **Les 30 premières minutes sont gratuites (déclenchable une seule fois par jour)**, puis chaque heure coûte 1€ supplémentaire, et augmente fortement à partir de 7h de stationnement (10€) et jusqu'à 30€ pour 8 heures. L'objectif est là aussi de limiter le nombre de voitures ventouses.

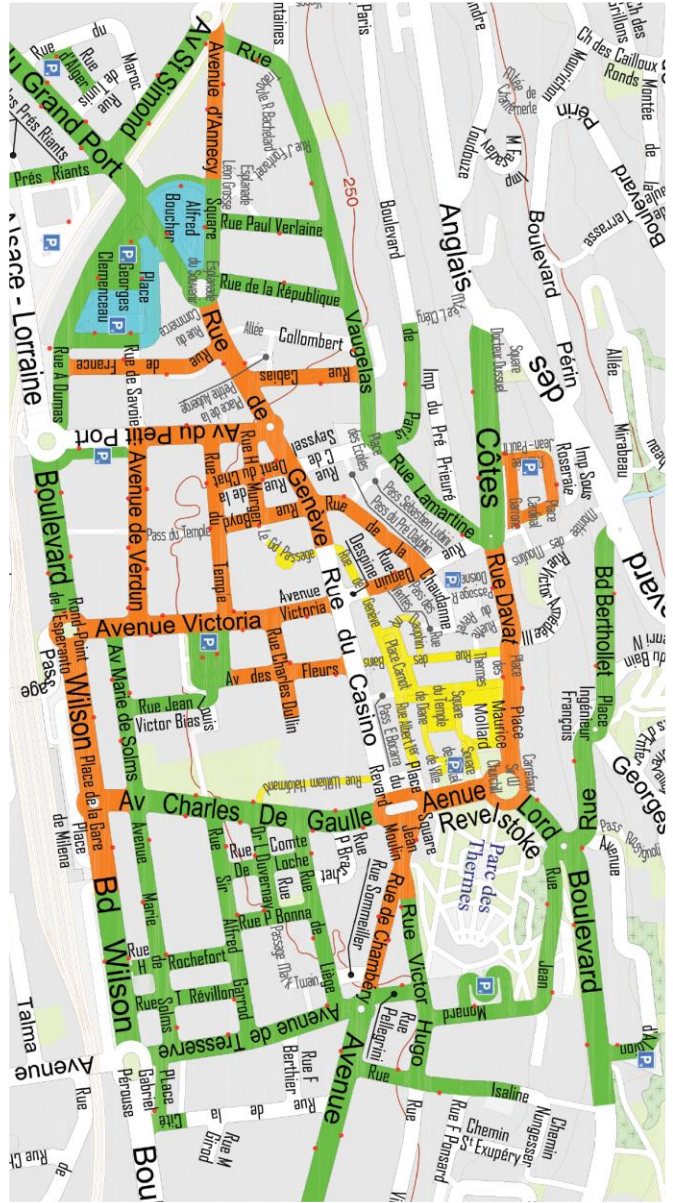
➤ L'abonnement Aix'Pass pour le stationnement sur voirie

Moyennant une adhésion de 10€ / an, l'abonnement Aix'Pass permet d'accéder à des abonnements :

- ✓ **Pour les résidents** : pour 15 € / mois, la possibilité de se garer en zone verte, au maximum 7 jours d'affilé sur le même emplacement.
- ✓ **Pour les actifs** : une tarification à la semaine de 10 € ou au mois 40 € permet de la même façon d'accéder aux places de stationnement de la zone verte.

Sur les places de la zone orange, il n'y a pas d'avantage spécifique, les tarifs généraux s'appliquent.

Les abonnements pour les actifs plus onéreux que pour les résidents vont dans le bon sens pour éviter de trop favoriser l'automobile. Néanmoins, **le coût mensuel du stationnement pour un actif n'est pas encore suffisamment dissuasif pour favoriser l'usage des TC**, marche ou vélo car ce dernier est **proche de l'abonnement mensuel de TC** (40 € contre 38 € pour le réseau Ondéa).



Durée	Règlementation sur voirie				Règlementation en parcs							
	Zone orange (max 2h30)		Zone verte (max 8h)		Hôtel de Ville		Chaudanne		Pré-Riants		Cimetière	
	Coût	Coût moyen pour 30 minutes	Coût	Coût moyen pour 30 minutes	Coût	Coût moyen pour 30 minutes	Coût	Coût moyen pour 30 minutes	Coût	Coût moyen pour 30 minutes	Coût	Coût moyen pour 30 minutes
30 minutes	Gratuit	-	Gratuit	-	Gratuit	-	Gratuit	-			Gratuit	-
1 h	1,0 €	0,5 €	0,5 €	0,3 €	1,0 €	0,5 €	0,6 €	0,3 €			Gratuit	-
2 h	5,0 €	1,3 €	1,5 €	0,4 €	2,2 €	0,6 €	1,4 €	0,4 €			3,0 €	0,8 €
2 h 30	35,0 €	7,0 €		- €	2,6 €	0,5 €	1,8 €	0,4 €			4,0 €	0,8 €
4 h			3,5 €	0,4 €	5,0 €	0,6 €	3,0 €	0,4 €	2,0 €	0,3 €	7,0 €	0,9 €
7 h			10,0 €	0,7 €	9,8 €	0,7 €	5,4 €	0,4 €			13,0 €	0,9 €
8 h			30,0 €	1,9 €	11,4 €	0,7 €	6,2 €	0,4 €			15,0 €	0,9 €

↳ Une politique tarifaire très disparate et manquant de cohérence

La réglementation du tarif en voirie, qui augmente rapidement vise clairement à favoriser l'utilisation des parkings publics payants. Cependant la tarification est également forte sur les parkings en ouvrage, notamment pour celui de l'hôtel de ville et du cimetière, nouvellement mis en place, et sur ces parcs, le coût du stationnement rapporté à la demi-heure ne devient plus intéressant qu'un stationnement en zone verte qu'à partir de la 7^{ème} et de la 8^{ème} heure. Les parkings de Chaudanne et de Pré-Riants sont en revanche plus avantageux que le stationnement sur voirie dès la première heure pour la zone orange et la deuxième heure pour la zone verte.

Les tarifs pratiqués en zone verte ne sont peut-être pas suffisamment désincitatifs pour faire basculer les automobilistes vers les parcs en ouvrage et libérer des places sur l'espace public.



2.3 La réglementation en place sur Chanaz

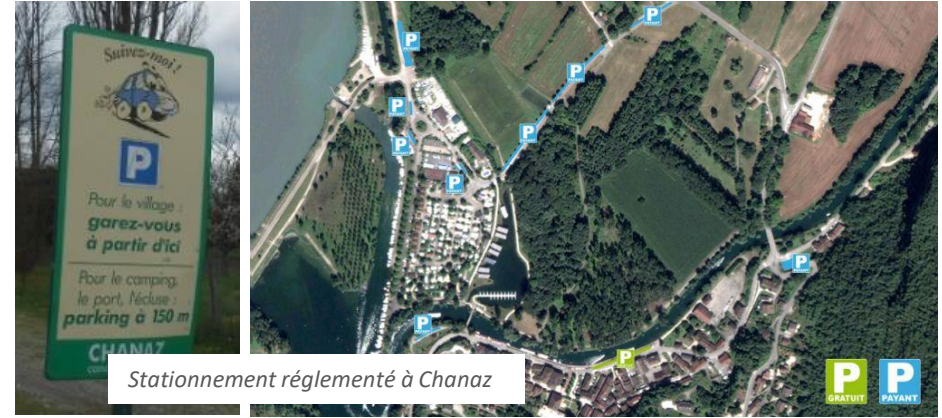
Environ 200 places en voirie sont payantes :

- ✓ 15 au niveau du centre du village ;
- ✓ 185 au niveau du port de plaisance.

➤ 3 secteurs de stationnement payant pour une double logique

- ✓ **Secteur central** : de la rotation pour ne pas saturer les places en cœur de bourg. Stationnement payant tous les jours de 9h à 19h (1,20€/h). 8 places gratuites disponibles avec limitation de temps (arrêt minute).
- ✓ **Base de loisirs et stade** : offrir de la capacité pour les usages de loisir courts. Stationnement payant (1€/h) en proximité des lieux de loisirs.
- ✓ **Stationnement éloigné** : Inciter les visiteurs à stationner loin du bourg et s'appuyer sur la passerelle piétonne pour en faciliter l'accès. Stationnement payant (1€/h).

Un pass à la journée est proposé pour 5€.



2.4 Les réglementations pour Chindrieux et Brison-Saint-Innocent



➤ Mieux gérer le stationnement estival au niveau des plages

- ✓ **Brison-St-Innocent** : Le stationnement est payant à hauteur d'un **tarif unique de 3 € la journée**. Ce sont des jeunes qui sont employés l'été pour collecter les recettes, ils ne sont pas assermentés, et ne peuvent donc pas délivrer de PV pour non-paiement.
- ✓ **Chindrieux** : Un parking payant en été de **plus de 200 places est aménagé en amont de la plage de Châtillon**. Le stationnement est payant à **3 € la journée** durant juillet et août et les derniers week-end de juin.

Exemple de réglementation sur les bords du Lac

Secteur	Volume de places	Tarification du stationnement	Tarification d'accès à la plage
Chindrieux – Châtillon	+ 250	Gratuit	Gratuit
Conjux	Env. 50	Gratuit	Gratuit
Brison-St-Innocent – Pointe de l'Ardre	Env. 120	3 € / véhicule	Gratuit
Aix-les-Bains Depuis Rowing jusqu'à Mémard	Env. 2 300 places	Gratuit	Gratuit
Parking des Suisses – Aix-les-Bains	Env. 200 places	Payant / 1€ par h. de 9 à 12h et de 14 à 19h 7j/7 du 1 ^{er} juin au 30 septembre	Gratuit
Tresserve – Lido	220	Gratuit	Gratuit
Viviers-du-Lac – Mottets	230	Gratuit	2,60 €
Le Bourget-du-Lac	Env. 250	Gratuit	3,10 €
TOTAL GENERAL	PLUS DE 3 600 places		
Chanaz	Plus de 200	1 € / heure	-

↳ Un stationnement majoritairement gratuit, et 2 accès de plages payants

- ✓ **La majorité des places du lac du Bourget:** Le stationnement est gratuit et l'accès aux plages également.
- ✓ **Viviers-du-Lac et Le Bourget-du-Lac :** le stationnement est gratuit et l'accès aux plages est lui payant.



Plage du Lido – Crédit Philippe Armanet

2.5 La réglementation en place sur le Bourget-du-Lac

- 106 places réglementées avec :
- ✓ 50 places en zone bleue limitée à 2h ;
 - ✓ 56 places minutes.

↳ Une réglementation difficilement lisible

Les places minutes sont souvent sur les mêmes espaces que les places en zone bleue ce qui ne facilite pas la compréhension de la réglementation. Ces emplacements réglementés se situent tous au cœur de la commune, et sont là pour améliorer la rotation au niveau des commerces.



Stationnement réglementé au Bourget



2.6 La réglementation en place sur Albens

17 places en zone bleue

↳ Une réglementation liée à la gare

A Albens, les places de parking à proximité de la RD 1201 sont en zone bleue, pour ne pas être occupées par des automobilistes prenant le train. Et pour inciter à l'usage d'un parking aménagé récemment à une centaine de mètres. Cela permet ainsi de favoriser l'accueil de visiteurs pour les commerces.



2.7 La demande en période estivale

Un taux de congestion moyen de 101 %

Lors de l'enquête réalisée en 2016 un après-midi de fin août, **4 351 voitures ont été comptabilisées, soit un taux de congestion de 101 %**, induisant une pratique de stationnement illicite. Les parkings de Chanaz et Chindrieux n'étaient pas saturés (environ 55 % de congestion), pouvant s'expliquer par :

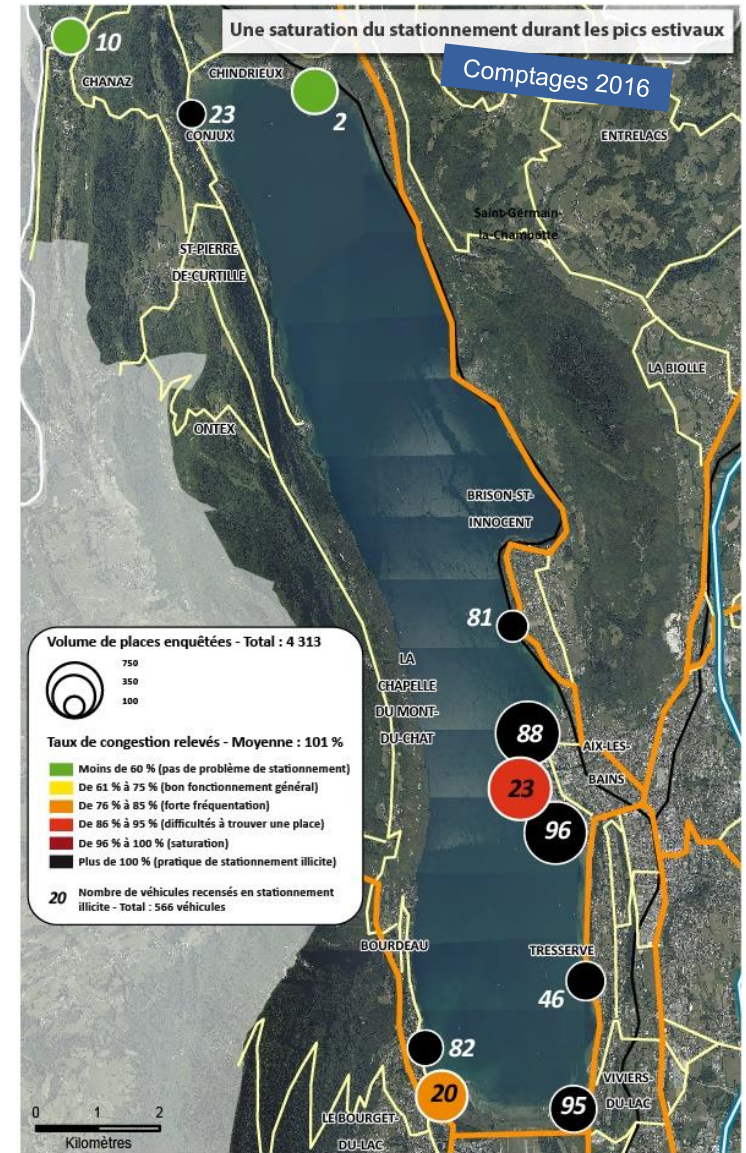
- ✓ L'offre importante ;
- ✓ Le caractère payant du stationnement ;
- ✓ Une fréquentation plus faible due à l'éloignement des principaux pôles du territoire (Aix-les-Bains et Chambéry) et à l'absence de plage à Chanaz.

110 % de congestion sur certains secteurs

Inversement, sur les autres secteurs à l'exception des pourtours de la plage du Bourget-du-Lac, ou de l'Esplanade des bords du Lac à Aix-les-Bains, les **taux de congestion dépassaient 110 %**. Les cas les plus extrêmes avaient été relevés autour de la **pointe de l'Ardre à Brison-Saint-Innocent (152 % de congestion - soit 1 véhicule sur 3 stationné en illicite)**, ou autour du port du Bourget-du-Lac.

Des pratiques qui ont peu évolué

Depuis ces comptages réalisés en 2016, les pratiques et l'offre ont peu évolué, et on peut considérer que la congestion en proximité des plages et espaces de loisirs estivaux n'a pas baissé. La principale évolution est l'aménagement d'un nouveau parking gratuit pouvant recevoir plus de 200 véhicules à Chindrieux, en proximité de la plage de Châtillon. Cependant le taux de congestion autour de cette plage était déjà en-dessous de 60 %, ce secteur ne constituait pas le principal enjeu en matière de stationnement en proximité des plages.



➤ **Une situation qui se normalise mais des pratiques anarchiques qui mettent la pression sur les autres modes**

Si sur certains espaces, le stationnement anarchique peut être sans grandes conséquences sur les autres modes (ex : parking du LIDO), d'une manière générale **les pratiques constatées peuvent être d'une grande dangerosité.**

A Aix-les-Bains et Tresserve, sur la D1201, le **stationnement illégal longitudinal qui empiétait sur la bande cyclable et posait la question des conditions d'accès des automobilistes (en tant que piétons) vers les plages**, a été très fortement limité par des aménagements en 2018, permettant de mieux délimiter l'espace dévolu à chaque mode, et de désinciter le stationnement illégal.

Ce type de problème reste cependant d'actualité à **Brison-Saint-Innocent sur la D991, aux abords de la Pointe de l'Ardre**, où les voitures stationnées peuvent empiéter sur la chaussée et empêcher le croisement des véhicules, ou à Conjux sur la D914.

A Aix-les-Bains, certains véhicules peuvent également entraver la circulation des véhicules TC Ondéa et plus particulièrement de la ligne 1, qui emprunte l'avenue Grand Port ou le Boulevard Robert Barrier.

A noter que l'absence de matérialisation des places de stationnement sur certains parkings ne permet pas l'optimisation de l'espace.



D1201 entre Aix-les-Bains et Tresserve



D991 – Brison-Saint-Innocent



Parking du LIDO



D914 - Conjux

3. Le contrôle du stationnement

3.1 Le stationnement illicite

Le tableau ci-contre décrit trois types de stationnement illicite souvent rencontrés. Ce stationnement courant peut réellement poser problèmes aux autres modes.

Dans les faits, la circulation des bus peut par exemple être bloquée par ce comportement gênant. Cela dégrade les temps de parcours des usagers des TC, donc rend cette solution moins compétitive, et alourdit les coûts d'exploitation des TC (des vitesses plus faibles = besoin de plus de bus pour transporter le même nombre de personnes).

↳ En courte durée

On constate un nombre important d'arrêts de courte durée, notamment en double file ou sur des arrêts de bus en encoche, qui gênent la circulation des bus et notamment la descente des passagers ainsi que les piétons.

En revanche, les places GIG-GIC sont plutôt bien respectées, ce qui n'est pas le cas des aires de livraison. La verbalisation de ces pratiques de stationnement illicite semble très limitée. Ce phénomène est bien ancré dans les mentalités et semble accepté par tous.

3.2 Le contrôle du stationnement

Seul Aix-les-Bains dispose d'un réel contrôle en matière de stationnement. Pour les autres communes le contrôle n'est pas réalisé (exemple à Brison-Saint-Innocent où les jeunes collectant le stationnement payant ne sont pas assermentés) ou très sporadiques.

1/ L'achat « baguette »	2/ Je travaille	3/ J'habite à côté
Durée : très courte	Durée : courte à moyenne	Durée : moyenne à longue
Motif : achat (visiteur), arrêt rapide au domicile (résidents)	Motif : stationnement avec véhicule personnel ou professionnel au plus près du commerce, ou du lieu d'activité	Motif : stationnement résidentiel
CONSEQUENCES : stationnement sur voirie qui gêne les autres usagers : automobilistes, bus, cyclistes, piétons...	CONSEQUENCES : stationnement sur voirie qui gêne les autres usagers : automobilistes, bus, cyclistes, piétons...	CONSEQUENCES : habitués des lieux, les résidents pratiquent généralement un stationnement moins « gênant », mais de plus longue durée. Les véhicules illicites sont garés au plus près des résidences, soit en voirie peu passante, soit dans les parkings. Ce stationnement illicite perdure la nuit, et même s'il peut être la résultante d'une saturation des espaces de stationnement, c'est souvent un choix qui consiste à vouloir stationner au plus près du domicile.

4. Le stationnement spécifique des GIG-GIC

Ce stationnement spécifique, destiné aux personnes handicapées est **présent en nombre sur le territoire, mais il n'est pas toujours conforme à la législation.**

Dans les **petites communes**, les centres disposent en grande majorité de ces espaces de stationnement, **devant les commerces ou à proximité de la mairie.**

Les Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) étudient ces places et permettent de repérer les irrégularités.

Ces places de stationnement sont généralement bien respectées.

Le volume de places de stationnement accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite semble globalement correct, et doit atteindre la norme de deux places PMR pour un volume de 50 places de stationnement.

Par exemple au Bourget-du-Lac, la commune indique disposer de plus de **800 places de stationnement public, ce qui impose la création de 32 places PMR.**

Sur l'ensemble du territoire, certaines places sont en non-conformité. Par exemple, sur des places GIG-GIC qui ont été aménagées de longue date le dimensionnement est insuffisant ou le marquage incorrect.

Exemple de panneau non conforme à Viviers



Rappel du cadre législatif :

Le panneau B6a1 « Interdit de stationner » antérieur au 24 avril 2008, doit être changé d'ici le 24 avril 2018 par le panneau B6d (article 12 de l'arrêté modifié du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et des autoroutes). Le panneau M6h « Interdit sauf GIG-GIC » doit être remplacé par la nouvelle version du panneau M6h « Sauf » avant le 31 décembre 2014 (arrêté du 26 juillet 2011).

Normes pour le dimensionnement et la signalisation des places GIG GIC



5. Le stationnement sur les aires réservées

↳ Les difficultés qu'impliquent habituellement les livraisons

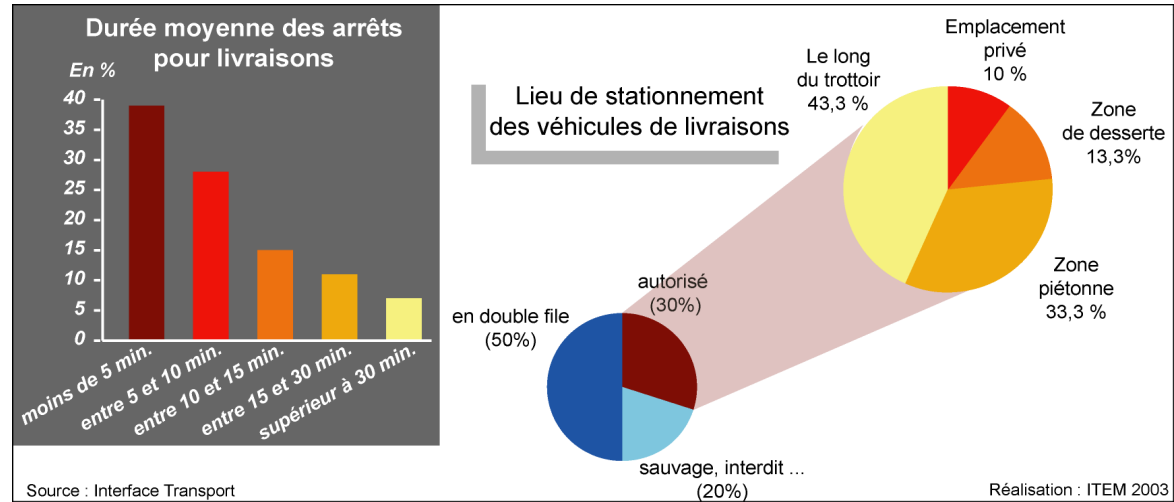
Généralement, les heures durant lesquelles les livraisons sont les plus nombreuses ne correspondent pas aux heures de pointe traditionnelles, mais coïncident avec la fin de matinée. Pourtant, les livraisons causent des problèmes de circulation et de stationnement car elles entrent en conflit avec les autres véhicules et activités qui nécessitent l'utilisation de la voirie (bus, voitures particulières, véhicules postaux...).

Les heures de livraison sont liées aux exigences des clients (commerçants, restaurateurs...) qui souhaitent être livrés dès l'ouverture de leur magasin. Concernant les enlèvements au sein des entreprises, une grande partie est organisée en début d'après-midi, entre 13h et 16h, en dehors des heures de pointe.

Plus de la moitié des livraisons est effectuée avec des véhicules utilitaires légers (< 3,5 t.) alors que toutes les réglementations en ville concernent essentiellement les plus de 3,5 t. En particulier, les commerces de détail et les artisans font de multiples déplacements avec de petits véhicules, en trace directe avec un trajet au moins à vide.

En règle générale, le stationnement des véhicules de livraisons s'effectue sur de courtes périodes (67 % durent moins de 10 min.) et sur des zones interdites (70 %), en particulier en double file.

L'utilisation des aires de livraisons ne concerne en moyenne que 4 % des livraisons car elles sont souvent localisées trop loin du lieu de destination. Sur le territoire, on notera une présence assez faible des aires de livraisons. Plusieurs communes n'en sont pas dotées.



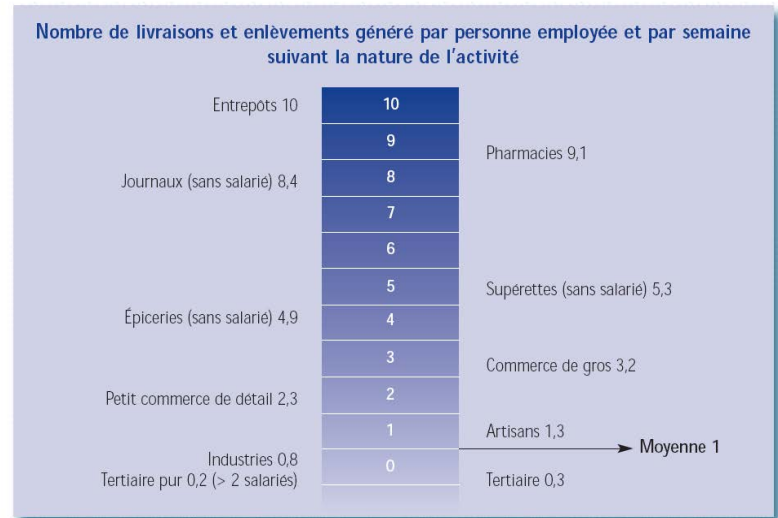
↳ Les réglementations en matière de livraisons

Généralement, les collectivités s'intéressent peu aux marchandises, censées relever de la **seule sphère privée**. Leur préoccupation était de rejeter les camions hors de la ville, ne pensant qu'aux nuisances que ces derniers créent.

Les **pratiques réglementaires les plus courantes portent sur des interdictions** (taille, surface,...) ou **des restrictions** (horaires de livraisons) et sont fréquemment **prises au cas par cas, sans cohérence territoriale d'ensemble**.

Sur le territoire, les livraisons sont réglementées uniquement à Aix-les-Bains au niveau de la rue de Genève.

Sur les autres communes, il n'y a pas de réglementation globale à l'échelle d'une commune, mais on peut trouver certains arrêtés de circulation qui limitent les accès ou le gabarit sur certaines voies. Ces décisions d'interdictions de circulation PL dans certaines communes sont liées au plan de circulation poids lourds et afin de répondre aux nuisances apportées par le transit, mais n'ont pas spécifiquement pour but de répondre à un problème lié aux livraisons de marchandises.



Source : LET

Zoom sur la réglementation relative aux aires de livraison

1/ **les aires de livraison** ne sont pas réservées aux seuls véhicules de commerce mais à toutes les activités de livraison. Selon l'arrêt de la Cour de Cassation N91-82.457 du 27 novembre 1991, **n'importe quel véhicule** peut se garer sur les aires de livraison, même une voiture particulière, pourvu que son propriétaire **transporte des marchandises en vue de les livrer**.

2/ **les aires de livraison** sont réservées à **l'arrêt** et non au stationnement des véhicules de transport de marchandises, conformément à l'article R1 du Code de la route. La distinction entre arrêt et stationnement repose sur deux critères fondamentaux : **la durée d'immobilisation du véhicule et la présence d'une personne autorisée à déplacer celui-ci**. L'arrêt désigne "**l'immobilisation momentanée**" du véhicule sur une voie : ce laps de temps doit permettre la montée ou la descente de passagers, le chargement ou le déchargement du véhicule. De plus, la notion d'arrêt implique que le conducteur soit aux commandes ou "**à proximité**" du véhicule de manière à pouvoir le déplacer le cas échéant.

↳ Les quelques problèmes rencontrés sur le territoire

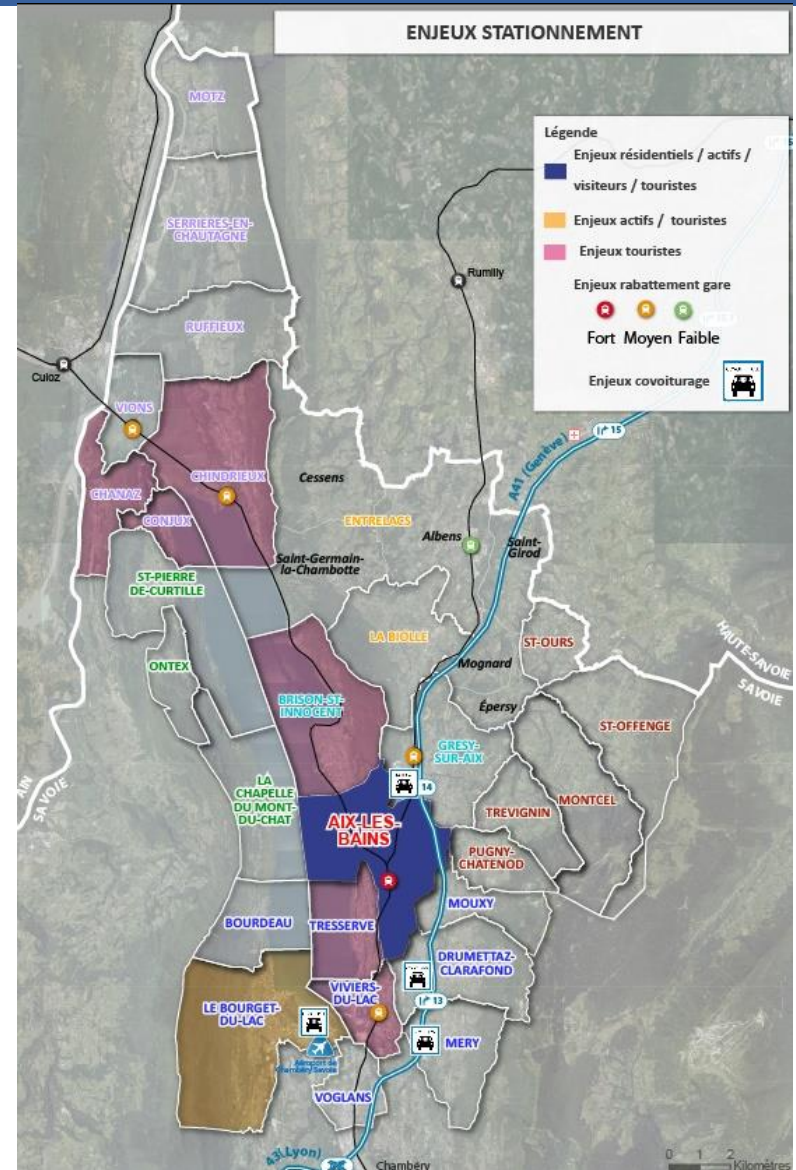
Si les livraisons sur les grandes zones commerciales et les PAE ne posent généralement pas de problème, chaque enseigne étant généralement dotée d'aires de livraisons en propre, des problèmes ponctuels sont observés sur les centres bourg et sur la ville centre, du fait notamment des aires de livraisons pas toujours présentes ou parfois non utilisées et donc d'une **cohabitation difficile entre les véhicules de livraisons et le trafic général**.

Enjeux du stationnement

A partir des constats, diagnostic et analyses du diagnostic, plusieurs enjeux émergent :

- ✓ Seul Aix-les-Bains regroupe des enjeux multiples en matière de stationnement avec des **difficultés de stationnement en rabattement de la gare** mais également une **meilleure gestion à réaliser selon les différents usagers** (actifs, résidents, visiteurs) ;
- ✓ Le **stationnement des touristes est à optimiser** que ce soit en termes de jalonement (pour les thermes) et de capacité / réglementation pour les plages ;
- ✓ Le **Bourget-du-Lac avec Technolac et l'attractivité touristique cumulent ces 2 enjeux** ;
- ✓ L'attractivité touristique doit également être mieux gérée au niveau des communes **en lien avec des plages** (Viviers-du-Lac, Tresserve et Brison-Saint-Innocent pour Grand Lac) ;
- ✓ Le **covoiturage** est un enjeu à la fois **au niveau des échangeurs autoroutiers et au niveau des principaux pôles d'emplois**.

Un travail concerté autour de ces enjeux sera effectué durant la suite de la réflexion afin de les affiner et/ou modifier.



Les principaux éléments à retenir

ATOUS

- Une offre globalement suffisante pour répondre aux besoins
- Une bonne prise en compte des enjeux en matière de rotation des véhicules aux abords des commerces
- Une réglementation et une politique tarifaire cohérente dans le centre-ville d'Aix-les-Bains
- Une organisation du réseau viaire comme support de développement de la pratique du covoiturage

FAIBLESSES

- Des effets de bord sur le quartier Liberté, liés à la réglementation dans le centre-ville d'Aix-les-Bains
- Des pratiques de stationnement illicite et une volonté de se stationner au plus près de son lieu de destination (résidents vers leur domicile, parents à l'école...)
- Des réglementations liées au stationnement aux abords des plages incohérentes à l'échelle du territoire

OPPORTUNITES

- Le stationnement en tant qu'outil de report modal en lien avec l'offre de Transport Collectif
- Le covoiturage pour diminuer l'autosolisme

MENACES

- Une augmentation des besoins en stationnement, liée aux évolutions démographiques et à l'augmentation des flux routiers
- Un accroissement de l'usage des gares, et des conditions et offres de stationnement à anticiper

PARTIE 4

LES TRANSPORTS EN COMMUN **ET L'INTERMODALITE**



Bus Ondéa – Crédit Grand Lac

Parmi les objectifs des PDM se trouvent la diminution du trafic automobile et le développement des Transports Collectifs (TC). Or, pour que les TC constituent une réelle alternative à l'automobile, ils doivent être, au regard d'un déplacement automobile :

- ✓ Rapides ;
- ✓ Confortables ;
- ✓ Pratiques ;
- ✓ Peu coûteux.

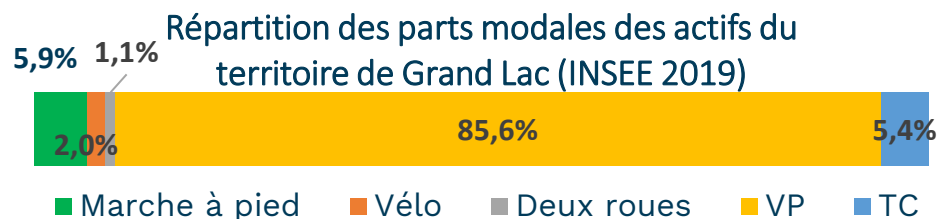
Mais l'attrait des TC fluctue selon le type de trajet réalisé. Ainsi, il convient de bien distinguer les offres selon la fonction qu'elles assurent.

1. Fréquentation & potentiel d'usage des TC dans les trajets quotidiens

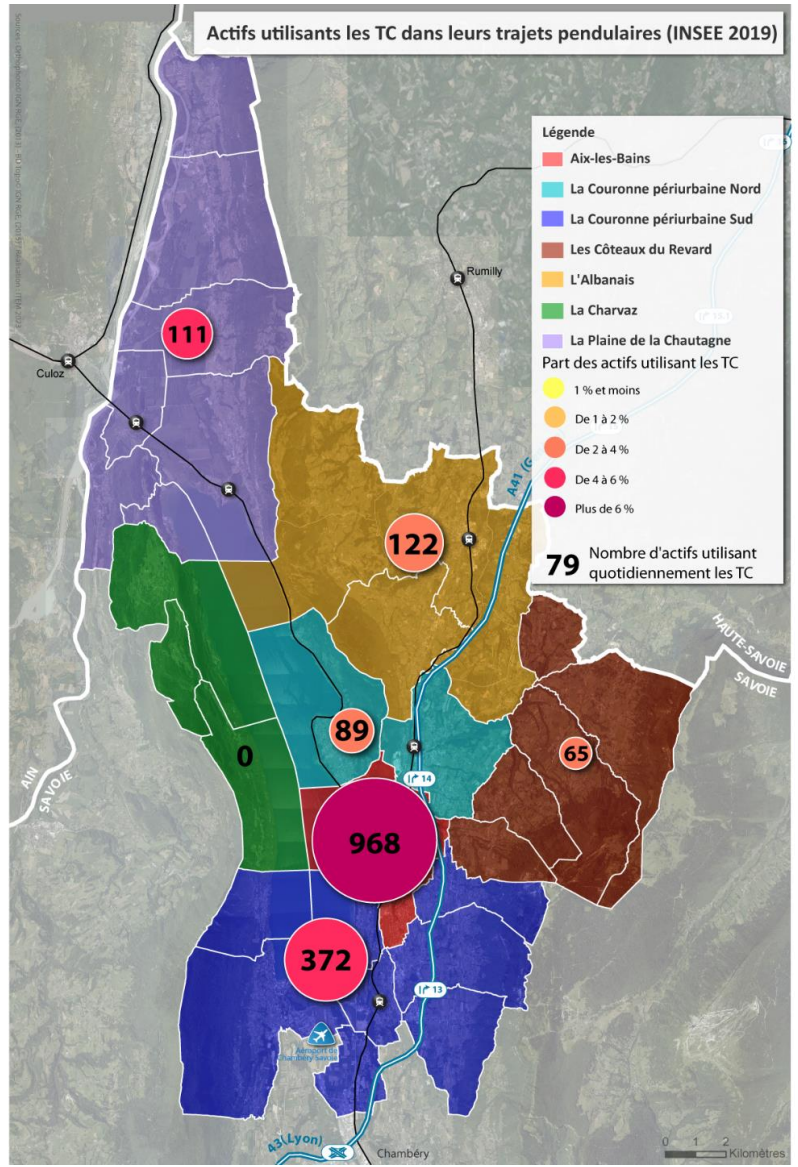
1.1 Une utilisation relativement faible des TC

Pour les trajets pendulaires des actifs, seuls 5,4 % utilisent les TC. Leur utilisation est fortement corrélée à la destination de travail puisque dans près de 40 % des cas c'est pour rejoindre Annecy, Aix-les-Bains ou Chambéry, et dans 56 % des cas cela concerne un déplacement interne à Aix-les-Bains en TC.

Sur ce point, l'utilisation vers Chambéry est plus forte (7,9 % des trajets quotidiens pour les actifs du territoire en direction de Chambéry). Les déplacements intra-communaux en transports en commun sont assez peu développés, y compris en interne d'Aix-les-Bains, avec une part modale de 6 %. Cette pratique est en retrait par rapport à la moyenne en Rhône-Alpes-Auvergne des villes de strates comparables (de 20 000 à 35 000 hab.) où la part d'utilisation des TC pour les actifs est de 11,3 %.



Origine	Destination	Part des actifs en TC	Nombre d'actifs tous modes
28 communes du PDM	Chambéry	7,9 %	4 406
27 communes du PDM (hors Aix)	Aix-les-Bains	2,6 %	3 515
28 communes du PDM	Annecy	7,7 %	2 361
Aix-les-Bains	Aix-les-Bains	6 %	11 767



1.2 Peu d'actifs se rendent en TC sur Aix-les-Bains depuis le territoire

90 actifs se rendent quotidiennement à Aix-les-Bains en TC, soit 3 % de l'ensemble des actifs effectuant un trajet quotidien vers Aix. Ce taux faible peut être interprété de deux façons :

- 1) Des conditions de circulation et de stationnement qui n'incitent pas à l'utilisation des modes alternatifs à l'automobile ;
- 2) Une offre TC peu adaptée et peu concurrentielle de l'usage automobile.

Pour le premier point, il a été démontré dans les parties thématiques consacrées au réseau viaire et au stationnement, que les **conditions de « saturation » ne sont pas atteintes ici**. Ainsi, **l'utilisation des TC relève plus d'un choix raisonné que d'un choix qui s'impose**.

Pour le deuxième point, il convient de **nuancer la qualité de l'offre de TC**. Celle-ci varie fortement **selon les secteurs**. En effet, **5 communes disposent de gares ferroviaires** permettant de rejoindre Aix-les-Bains (entre 16 et 43 services sur un JOB), avec des temps de parcours concurrentiels face à l'automobile. Néanmoins, **l'addition du temps pour aller à la gare « locale » et du temps pour rejoindre le lieu de travail depuis la gare d'Aix-les-Bains, n'offre pas forcément un gain de temps au global**.

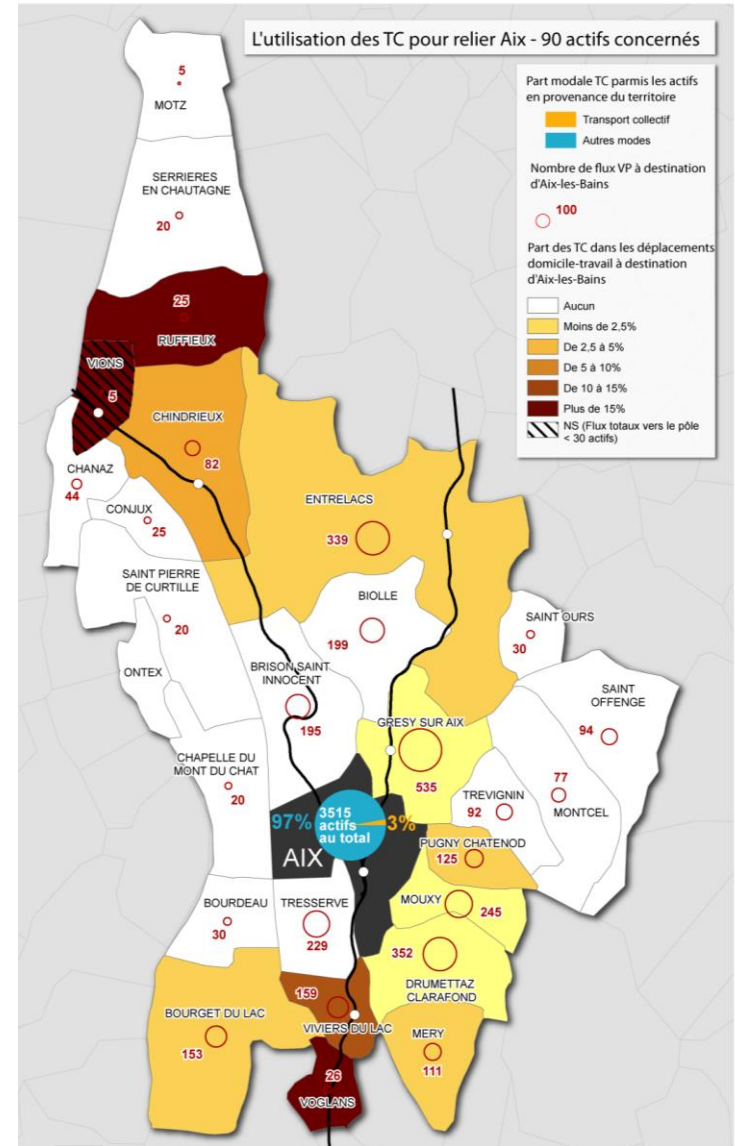
Pour les autres communes, **l'offre pour rejoindre Aix-les-Bains est plus limitée**. Seules les communes disposant de l'offre régulière du réseau Ondéa, disposent d'une **alternative crédible mais, qui ne permet pas de gagner du temps par rapport à un trajet automobile (nombre limité de couloirs bus ou de priorités aux feux)**.

Ainsi, **la part d'utilisation des TC sur le territoire à destination d'Aix-les-Bains correspond bien aux potentialités actuelles**.

Il est à noter qu'un **vrai potentiel** existe avec :

- ✓ 1 119 actifs automobilistes qui habitent une commune desservie par une gare ;
- ✓ 1 309 actifs automobilistes qui habitent une commune desservie par une ligne régulière du réseau Ondéa (dont 694 également desservis par une gare ferroviaire).

Au total, **1 735 actifs automobilistes ont une offre de TC (bus Ondéa ou TER) qui peut d'ores et déjà leur permettre une alternative pour leurs déplacements pendulaires**.



1.3 Une bonne utilisation des TC par les actifs pour se rendre sur Annecy

180 actifs se rendent quotidiennement à Annecy en TC, soit 7,7 % du total des actifs se rendant quotidiennement à Annecy. Ce taux important montre que :

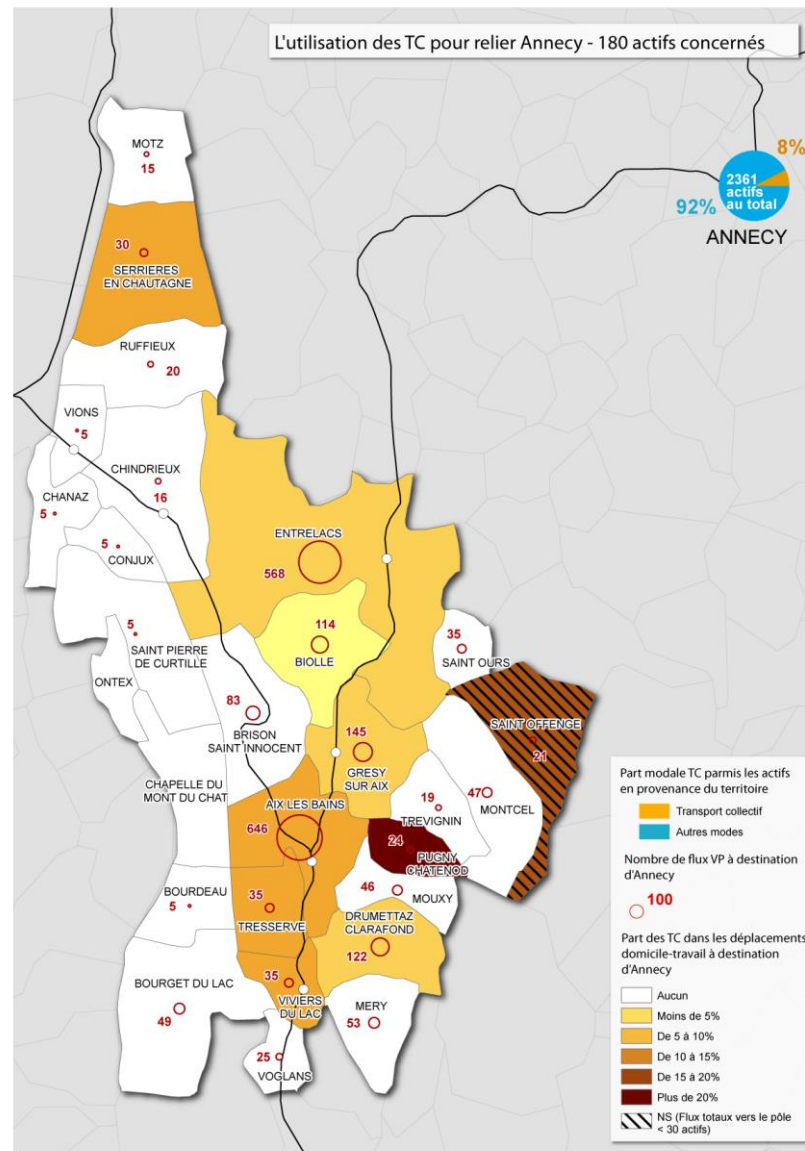
- 1) Les conditions de circulation et de stationnement au niveau d'Annecy peuvent jouer un rôle dans la recherche d'une solution alternative à l'automobile ;
- 2) L'offre de TC est présente sur le territoire et doit être concurrentielle face à l'automobile pour rejoindre Annecy.

Pour le premier point, les conditions de circulation et de stationnement sur Annecy sont beaucoup plus délicates que sur Aix-les-Bains. De plus, les distances à parcourir sont déjà importantes (30 km par trajet en moyenne), ce qui peut également avoir un impact financier qui favorise l'utilisation des TC, toujours plus économiques que l'automobile.

Pour le deuxième point, l'offre de TC entre les deux agglomérations consiste principalement dans des services TER, donc avec une attractivité forte autour des gares ferroviaires.

Ainsi, 3 communes disposent d'une gare desservant Annecy (Aix-les-Bains, Albens et Grésy-sur-Aix) et les seules communes qui voient des actifs relier Annecy en TC habitent dans une commune située le long de cet axe, ou en proximité immédiate. La part d'utilisation des TC sur le territoire à destination d'Annecy est liée à l'offre TER au départ de ces 3 gares. Le choix résidentiel semble fortement corrélé aux possibilités de déplacements vers le lieu de travail pour une destination comme Annecy, puisque plus de 50 % des actifs travaillant sur Annecy habitent une des 3 communes desservies par un TER.

Compte tenu de l'utilisation déjà plutôt correcte des TC, et de la présence d'une offre TER déjà existante dans les communes les plus fortement peuplées, le potentiel est limité en termes de nouveaux actifs automobilistes pouvant utiliser les TC.



1.4 Une utilisation correcte des TC par les actifs pour se rendre sur Chambéry mais qui peut être améliorée

347 actifs se rendent quotidiennement à Chambéry en TC, soit 7,9 % du total des actifs se rendant quotidiennement à Chambéry. Ce taux plus élevé que sur les déplacements internes montre que :

- 1) Les conditions de circulation et de stationnement à Chambéry peuvent jouer un rôle dans la recherche d'une solution alternative à l'automobile ;
- 2) L'offre de TC est présente sur le territoire et doit être concurrentielle face à l'automobile pour rejoindre Chambéry.

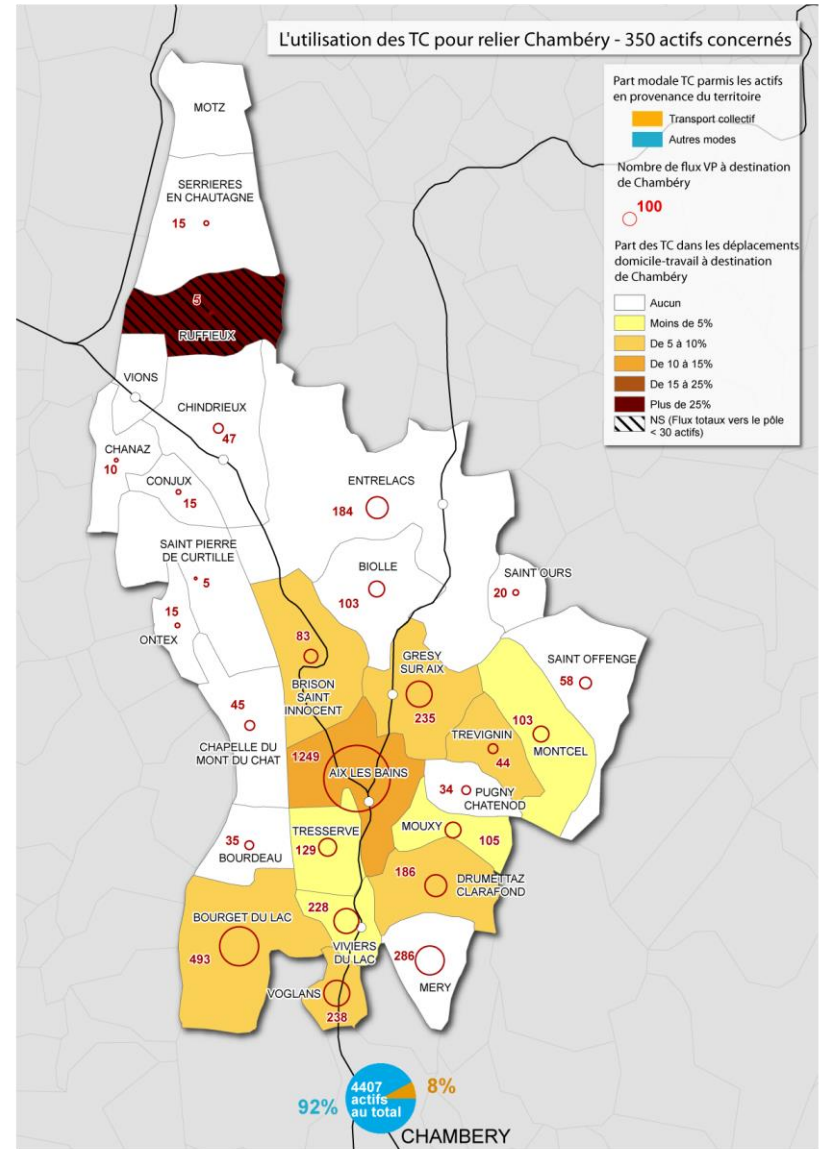
Pour le premier point, les conditions de circulation et de stationnement sur Chambéry sont beaucoup plus délicates que sur Aix-les-Bains.

Pour le deuxième point, l'offre de TC se caractérise avec l'offre TER au départ des 6 gares mais également avec l'offre de TC urbain de Chambéry (Réseau Synchro) au niveau des communes du Bourget-du-Lac et de Voglans, qui disposent d'une ligne régulière (Ligne A). Logiquement, ces communes ont des parts d'utilisation des TC élevées pour les actifs travaillant à Chambéry.

Enfin, les 3 communes disposant d'une gare ferroviaire desservant Chambéry, et dont les actifs se rendent à Chambéry pour travailler, ont des bons taux d'utilisation des TC :

- ✓ 14,4 % des actifs résidant à Aix-les-Bains et travaillant à Chambéry ;
- ✓ 9,4 % des actifs résidant à Grésy-sur-Aix et travaillant à Chambéry ;
- ✓ Et 4,1 % à Viviers-du-Lac, un taux plus faible qui peut s'expliquer par la proximité immédiate de la commune avec Grand Chambéry, qui favorise d'autres modes (vélo, TC de Chambéry, ...).

Le potentiel de développement de l'usage des TC pour les actifs reliant Chambéry reste important. En effet, dans chaque commune comprenant une gare ferroviaire, en dehors d'Aix-les-Bains, il peut être visé une part TC supérieure à 10 %, au global c'est un potentiel atteignable de 11 à 12 % de part modale des TC pour les déplacements vers Chambéry.



Suite à la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) de 2020, la politique de transports est gérée par différentes Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) :

- La Région Auvergne-Rhône-Alpes est chef de file de la mobilité sur son territoire. En matière de transports collectifs, elle a pour mission d'organiser l'offre de transport ferroviaire régional (TER) et les transports routiers interurbains (anciennement sous la responsabilité du Département) ;
- La Communauté d'Agglomération de Grand Lac est Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire, avec des compétences qui couvrent par exemple la mobilité active, la mobilité partagée (covoiturage), et l'organisation d'un transport collectif urbain régulier, Ondéa, dont l'exploitation est déléguée à RATP DEV ;
- Les opérateurs ferroviaires en open-access pour les trains grandes lignes et les TGV s'arrêtant en gare d'Aix-les-Bains.

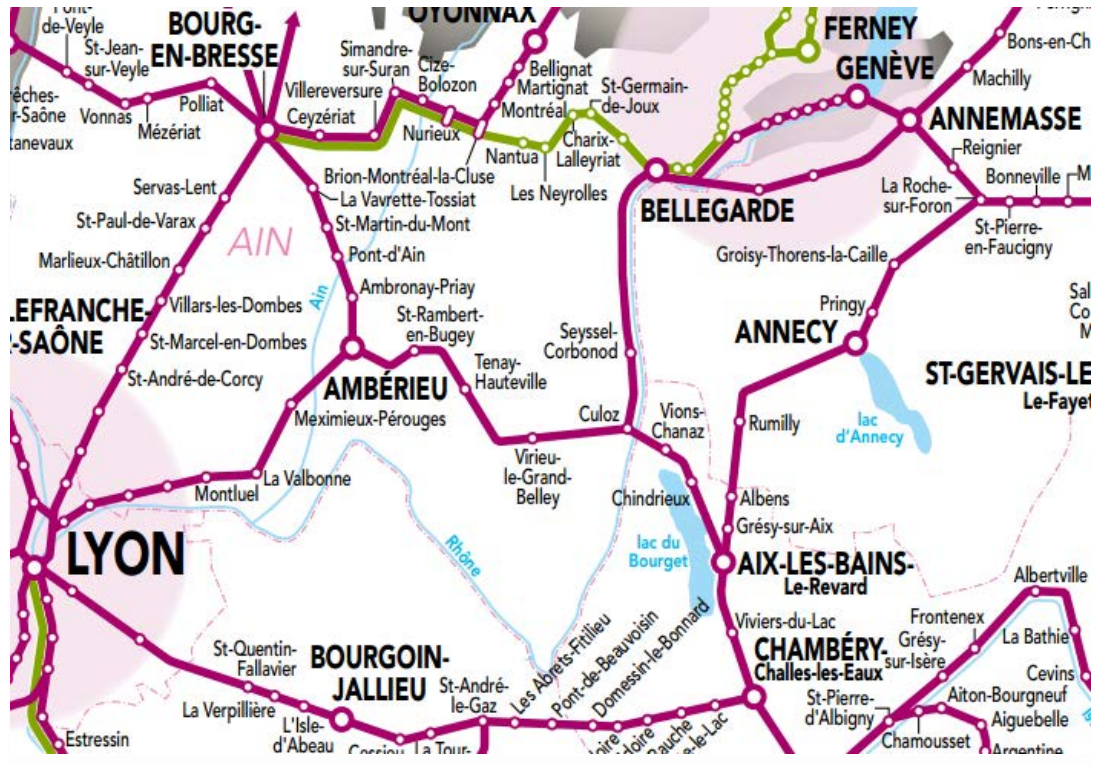
2. L'offre ferrée sur Grand Lac autour de 6 gares

En matière ferroviaire, le territoire dispose de 6 gares. La gare d'Aix-les-Bains est le principal lieu d'intermodalité ferroviaire de Grand Lac, avec également une dimension nationale de par l'offre TGV qui y est proposée. Les gares d'Albens, Chindrieux, Grésy-sur-Aix, Vions/Chanaz et Viviers-du-Lac, offrent un nombre de services plus limité, tant en termes de destinations proposées que de niveau de service.

2.1 L'offre TGV organisée depuis Paris

La gare SNCF d'Aix-les-Bains est la seule du territoire à disposer d'une offre de ce type. 5 A/R quotidiens directs sur un JOB permettent de relier Grand Lac avec Paris. Une dizaine de trajets supplémentaires sont possibles avec une correspondance à Chambéry ou Lyon. L'offre Intercités de nuit entre Paris et Saint-Gervais-les-Bains et qui desservait Aix-les-Bains a quant à elle été supprimée.

Cette offre compétitive en temps est un atout non négligeable pour favoriser l'arrivée des touristes notamment depuis l'Île-de-France. Toutefois, les prix pratiqués peuvent rebuter certains publics, en particulier ceux qui voyagent à plusieurs : à partir de deux passagers par voiture, les prix du train ne sont plus compétitifs.



2.2 L’offre du réseau régional autour d’un axe Annecy / Chambéry via Aix

Des TER centralisés depuis Aix

Tous les TER circulant sur Grand Lac desservent la gare d’Aix-les-Bains. C’est le nœud ferroviaire du territoire : 179 trains par jour ouvré. Pour les autres gares :

- ✓ **Albens** bénéficie du plus grand nombre de services quotidiens (48), suivie de Grésy-sur-Aix (41), toutes deux sur la ligne entre Annecy et Chambéry ;
- ✓ **Vions-Chanaz** et **Chindrieux**, sur l’axe Chambéry <> Culoz <> Genève, situées dans une des zones les moins denses de Grand Lac, sont parmi les moins bien desservies (14) ;
- ✓ **Viviers-du-Lac** est la gare la moins bien desservie (13). Elle est pourtant située sur l’axe entre Aix-les-Bains et Chambéry, le plus densément circulé, et au cœur du péri-urbain sud, dans une zone dense en emplois et en habitat. **Le très récent aménagement d’un nouveau pôle multimodal et la connexion avec la ligne 1 du réseau Ondéa justifieraient une desserte ferroviaire beaucoup plus dense.** Les TER réalisant un arrêt à Viviers-du-Lac ajoutent seulement 2 minutes au trajet par rapport aux directs entre Chambéry et Aix-les-Bains.

Certains services ferroviaires sont remplacés par des cars, dont les temps de parcours sont rallongés. On constate également des trous de desserte de plus de 5 heures sans trains. Un niveau d’offre faible qui explique en partie la plus faible fréquentation de ces gares.

Des temps de parcours en train compétitifs par rapport à l’automobile

Pour la plupart des trajets entre les quartiers de gare de Grand Lac ou vers les pôles urbains proches, **le train est le transport le plus rapide. 11 minutes seulement sont nécessaires pour relier Aix-les-Bains à Chambéry, contre 18 à 30 minutes en voiture**, avec un temps de trajet très volatile selon les conditions de circulation et la congestion routière. Vers Annecy, les temps de trajet sont proches, en raison d’un tracé sur autoroute sur la majorité du parcours.

Pour les trajets intérieurs, **le train est désavantagé sur les liaisons transverses nécessitant un changement**, comme entre Viviers-du-Lac et Grésy-sur-Aix : 34 minutes de trajet, dont 26 minutes de correspondance à Aix-les-Bains... Contre 12 à 20 minutes en voiture. **La voiture est aussi voire plus compétitive que le train pour les trajets de moyenne distance**, par exemple vers Grenoble ou Genève.

Enfin, **l’avantage compétitif du train sera plus fort pour les gares ferroviaires qui sont au cœur d’un quartier dense, et facilement accessibles à pied ou à vélo depuis plusieurs pôles générateurs de déplacements** (établissements scolaires, zones d’activités, habitat dense...). Pour les gares les plus isolées des densités (démographiques ou économiques), comme **Chindrieux**, l’intérêt du train par rapport à la voiture décroît avec l’éloignement de la gare. D’où la nécessité de penser l’aménagement du territoire selon la proximité de modes de transports collectifs efficaces.

GARE	Nb trajets un JOB	Nb trajets après 20h (JOB)	Nb trajets un samedi	Nb trajets un dimanche
Aix-les-Bains	179	24	146	133
Albens	48	6	33	28
Chindrieux	14	2	11	10
Grésy-sur-Aix	41	5	27	26
Vions-Chanaz	14	2	11	10
Viviers-du-Lac	13	3	10	10

Temps de parcours (en minutes, à l’heure de pointe du matin sur un jour ouvré)		
Parcours	Train	Voiture (de gare à gare, selon conditions)
Aix-les-Bains <=> Annecy	40	30-50
Aix-les-Bains <=> Chambéry	11	18-30
Aix-les-Bains <=> Albens	12	14-22
Aix-les-Bains <=> Chindrieux	9	20-28
Aix-les-Bains <=> Viviers-du-Lac	4	9-16
Chindrieux <=> Chambéry	25	35-50
Viviers-du-Lac <=> Chambéry	7	10-16
Aix-les-Bains <=> Bellegarde	38	60-85
Aix-les-Bains <=> Lyon	71	70-110
Aix-les-Bains <=> Genève	67	55-85
Viviers-du-Lac <=> Grésy-sur-Aix	34	12-20
Aix-les-Bains <=> Grenoble	56	55-85
Aix-les-Bains <=> Paris	3h19	5h-7h40
Albens <=> Chindrieux	33	18-22

2.3 Une fréquentation des gares ferroviaires de 1,5 M de voyageurs en 2021

La fréquentation des 6 gares ferroviaires en 2021 montre que **la gare d'Aix-les-Bains centralise les flux, avec 87 % du trafic voyageur qui se concentre dans cette gare, soit plus de 1,3 millions de voyageurs. Deux gares secondaires suivent, Albens et Grésy-sur-Aix, qui totalisent 10 % de la fréquentation.** Les 3 autres gares (Vions-Chanaz, Viviers-du-Lac et Chindrieux) sont en revanche beaucoup moins fréquentées.

↳ Reprise forte des fréquentations

En 2021, la fréquentation des 6 gares s'établissait à plus de 1,5 millions de voyageurs, en diminution par rapport à 2019, dernière année avant la pandémie de Covid et les restrictions de circulation qui en ont découlé. Cependant, et malgré les restrictions encore en place début 2021, les gares ferroviaires ont rapidement retrouvé ou dépassé les chiffres de fréquentation d'avant la pandémie.

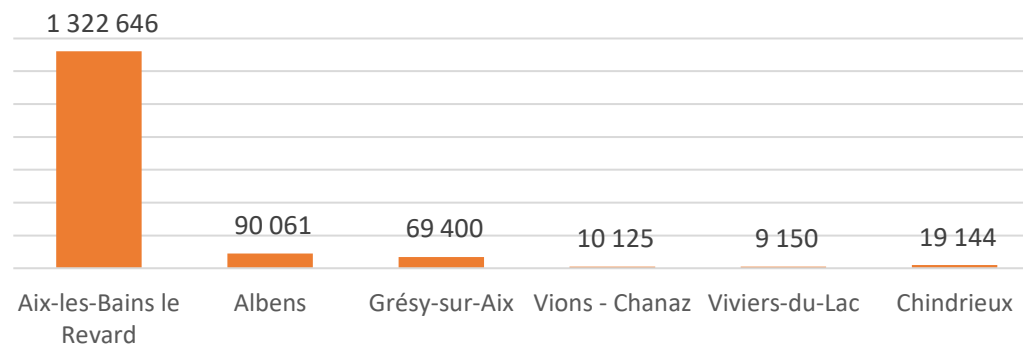
Dans le détail, toutes les gares ont connu une forte progression en 2019. En revanche, depuis 2015 la fréquentation semble stagner pour les gares d'Albens et de Grésy-sur-Aix. A l'inverse, les gares de Vions-Chanaz, Viviers-du-Lac et Chindrieux, après une période 2015-2018 en baisse, connaissent une bonne croissance de fréquentation.

2.4 Modes de déplacement pour arriver et partir des gares

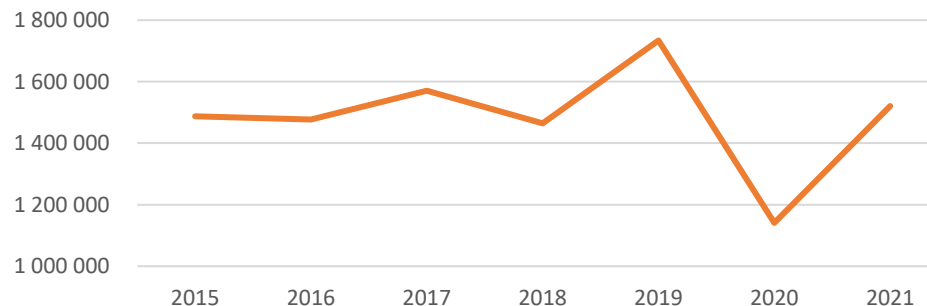
En 2022, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a fait réaliser des enquêtes sur les modes de déplacement empruntés pour accéder aux gares (accès) et pour en repartir (diffusion). Les 6 gares du territoire de Grand Lac ont été enquêtées, avec plus de 8 300 interfaces (accès & diffusion) qui en sont ressorties. La principale gare enquêtée est la plus fréquentée, Aix-les-Bains (7 290 flux) puis Albens (608).

Cette enquête a relevé les pratiques sur l'ensemble des trains et cars réalisant un arrêt dans la gare, chaque circulation a été enquêtée une fois, sur un JOB. Cette enquête est donc une photo à un instant T (sur un JOB) dans chaque gare, et non pas d'une moyenne sur l'année. Il est donc nécessaire de faire preuve de prudence sur la représentativité des flux, notamment lorsqu'ils sont faibles. C'est pourquoi, en dehors d'Aix-les-Bains et d'Albens, les autres gares ne pourront être étudiées individuellement, car ayant un nombre de flux enquêté faible.

Fréquentation des gares de Grand Lac en 2021



Evolution de la fréquentation des gares



Les modes actifs sont les principaux modes d'accès et de diffusion

34 % des flux d'accès et de diffusion autour des gares de Grand Lac sont réalisés en marche à pied, c'est est le principal mode. Ces usagers en interface avec le train ont donc une origine ou destination proche de la gare : le temps de trajet idéal à pied vers une gare pour une majorité d'usagers se situe en-dessous de 15 minutes, soit environ 1 km. Avec le vélo, qui permet de couvrir une distance plus grande autour de la gare, les modes actifs comptent pour 44% des flux. Pour le vélo, l'embarquement dans le train représente la pratique la plus répandue, devant le stationnement en gare et les vélos en libre-service.

Les transports collectifs sont le deuxième mode d'accès et de diffusion aux gares, qu'il s'agisse d'une correspondance avec un transport routier (bus urbain, car interurbain...) ou ferroviaire (TER, TGV...), ils représentent 27 % des flux d'accès et de diffusion. Dans cette catégorie, le bus urbain est le principal mode, juste devant les trains régionaux.

Enfin, 26 % des flux se font via l'automobile, la pratique la plus courante étant le dépose minute : l'usager en direction ou au sortir de la gare se fait déposer ou récupérer en voiture en tant que passager devant la gare. Au final, seuls 17,60% des flux nécessitent un stationnement automobile à proximité de la gare (comme conducteur ou comme passager).

Hors d'Aix-les-Bains, les TC reculent au profit de la voiture et des modes actifs

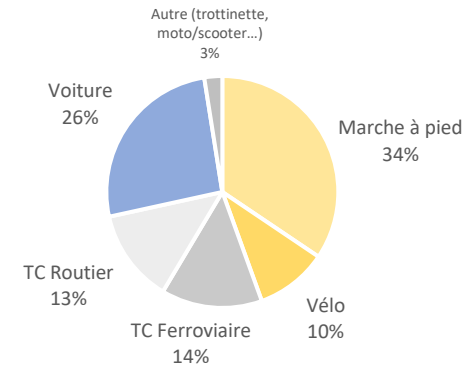
A Aix-les-Bains, qui représente un poids majoritaire dans les flux enquêtés, ces tendances se confirment. Les flux d'accès et de diffusion des autres gares du territoire donnent une place encore plus forte aux modes actifs (plus de 50 %) et une proportion importante pour les flux liés à l'automobile (plus de 30%). Dans ces gares, les TC ne représentent plus que 13% des flux, notamment en raison de la faiblesse des correspondances avec les transports collectifs urbains et d'une offre TER limitée.

Conforter et encourager les pratiques actuelles

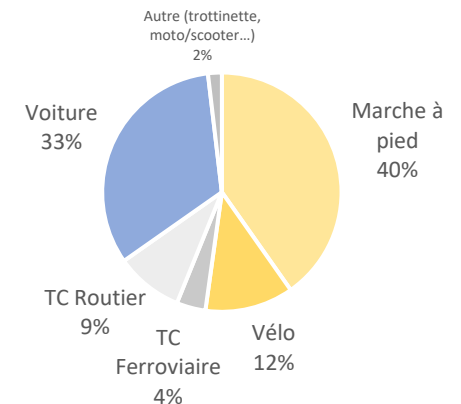
Près des ¾ des flux (74%) ne recourent à aucun mode individuel motorisé, et privilégient les modes actifs ou les transports collectifs. D'où l'importance, pour conforter, encourager et développer ces pratiques, de :

- ✓ Densifier les quartiers de gare (en résidentiel et en pôles générateurs de déplacements) ;
- ✓ Améliorer les accès (trottoirs confortables, traversées piétonnes et accès cyclables sécurisés, jalonnement...);
- ✓ Fluidifier les accès à la gare en bus (correspondances de quai à quai, abonnements combinés, couloirs de circulation réservés sur les axes congestionnés, information voyageur multimodale...);
- ✓ Développer l'usage du réseau ferroviaire (cadencement, correspondances, information multimodale...).

Part des modes de déplacement dans l'accès/diffusion des gares de Grand Lac



Part des modes de déplacement dans l'accès/diffusion des gares - Hors Aix-les-Bains



3. Les transports collectifs routiers

Le réseau de transports collectifs urbains organisé par Grand Lac est Ondéa, opéré en Délégation de Service Public par RATP Dev depuis 2015. Le réseau a connu une refonte importante en 2022 qui a représenté un saut qualitatif important avec une volonté de conquérir les actifs (desserte d'Héxapôle, calage de la ligne 2 sur le TER, ajout de 2h d'amplitude pour se caler sur les horaires de l'hôpital). L'objectif étant de couvrir tout le territoire avec une solution de transport : lignes principales, lignes de proximité et mobilité à la demande sont l'armature des transports collectifs sur Grand Lac. La refonte de 2022 s'est accompagnée d'une forte hausse de l'offre (exemple avec la ligne avec + 42 % d'offre supplémentaire).

Les interactions avec le réseau Synchro de Grand Chambéry sont importantes : ligne A (Synchro) à Technolac et Le Bourget-du-Lac, et Transport à la demande (Ondéa) en rabattement vers le P+R de Maison Brûlée du réseau Synchro.

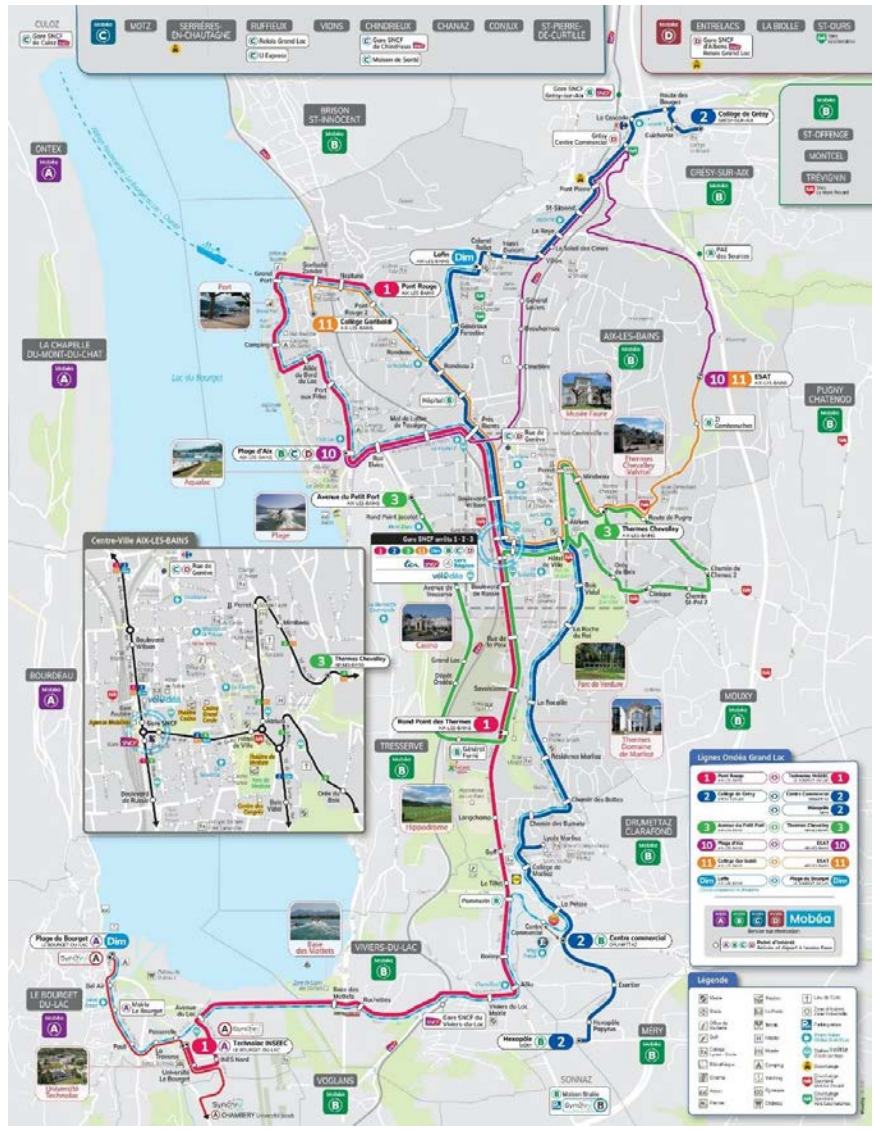
La Région Auvergne-Rhône-Alpes organise également des TC routiers réguliers, des lignes de cars interurbains traversant une partie du territoire.

3.1 Lignes principales Ondéa & Synchro

Le réseau des lignes principales couvre les 5 communes les plus urbaines de Grand Lac : Grésy-sur-Aix, Aix-les-Bains, Drumettaz, Méry, Viviers-du-Lac et le Bourget-du-Lac. 5 lignes sont classifiées comme « principales » :

- ✓ **Ligne 1** : Pont-Rouge (Aix-les-Bains) <> Technolac (Le Bourget-du-Lac)
- ✓ **Ligne 2** : Collège (Grésy-sur-Aix) <> Héxapôle (Méry)
- ✓ **Ligne 3** : interne à Aix-les-Bains, Avenue du Petit Port <> Thermes Chevalley
- ✓ **Ligne A (Synchro)** : Le Bourget-du-Lac <> Université Jacob (Grand Chambéry), deux communes concernées (Le Bourget-du-Lac et Voglans) ;
- ✓ **Ligne B (Synchro)** : P+R Maison Brûlée <> Roc Noir, intégralement sur Grand Chambéry, le TAD Mobéa (zone B) est en rabattement pour les usagers du quart sud-est de Grand Lac ;

Bien que catégorisées comme « principales », les lignes 10 (Plage d'Aix <> ESAT Papillons Blancs) et 11 (collège Garibaldi <> ESAT Papillons Blancs) ne disposent que de 2 services quotidiens, soit un aller et un retour par jour, sur les heures de pointe et en lien avec les horaires de l'ESAT. Elles ne répondent pas totalement aux besoins de déplacement des actifs ou pour motifs achats ou loisirs.



Plan actuel du réseau Ondéa

3.2 Lignes de proximité Ondéa

Numérotées de 100 à 511, 56 lignes sont dites « **de proximité** ». Elles sont d'abord à destination des **publics scolaires** : les terminus sont quasi-systématiquement des établissements scolaires, et circulent les jours de la semaine, en période scolaire. L'ensemble des communes de Grand Lac est couvert par un service de ligne de proximité. Ces lignes centralisent les flux sur la centralité d'Aix-les-Bains, et notamment le lycée Marlioz.

Si elles ne sont pas réservées aux usagers scolaires, **leur intérêt pour des publics non-scolaires s'avère limité**, en raison d'un nombre faible de services, concentrés sur les horaires des établissements scolaires. Près des 2/3 de ces lignes ont seulement 2 services dans la journée, soit un aller un retour par jour. Seules 4 lignes ont un niveau de desserte supérieur à 10 services quotidiens (**lignes 100, 101, 102 et 107**) car elles desservent plusieurs établissements (Marlioz et Garibaldi). L'amplitude horaire est également faible, notamment en fin de journée, avec un dernier service effectué entre 17h et 18h. Ce qui ne permet pas de répondre aux besoins de déplacement de loisirs en soirée, ou à ceux des actifs ayant des horaires décalés.

3.3 Les cars interurbains de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et SIBRA

Deux lignes régulières du réseau de Cars Région Savoie (anciennement Belle-Savoie Express) desservent Grand Lac :

- ✓ **Ligne S02/A73** : Chambéry <> Belley, elle dessert deux communes de Grand Lac, Voglans et Le Bourget-du-Lac. Elle circule toute l'année et concentre ses services en heures de pointe, elle est plutôt destinée aux actifs. Avec 24 services par jour en JOB, elle fait partie des lignes structurantes de Grand Lac ;
- ✓ **Ligne S06** : Chambéry <> Le Châtelard, quatre communes sont traversées par cette ligne : Viviers-du-Lac, Aix-les-Bains, Grésy-sur-Aix et Saint-Ours. Bien qu'elle circule toute l'année, ses quatre services en JOB sont plutôt à destination des scolaires, avec un nombre important d'établissements scolaires desservis.

Trois autres lignes, traversent Grand Lac (S10, S11 et S12), elles sont plutôt à destination des touristes et usagers loisirs.

Le réseau **SIBRA** du Grand Anney dessert Grand Lac avec la **ligne 40 Express** de la Gare Routière d'Anney à Entrelacs (un seul arrêt à la gare d'Albens) avec 20 services par jour du lundi au samedi.

Liste des arrêts desservies par la ligne 101 du réseau Ondéa



Cette ligne circule uniquement en période scolaire*, hors jours fériés
*selon calendrier officiel de l'éducation nationale



Liste des arrêts de la ligne 40 Express du réseau qui dessert Grand Lac

3.4 Les autres lignes de Transports Collectifs routiers

Le Transport à la demande (TAD) Mobéa

L'offre de transports réguliers est complétée par un service de TAD qui permet, depuis des zones qui ne sont pas desservies par une ligne régulière, de rabattre les voyageurs vers des « points d'intérêts » (gares, zones d'activités, arrêts de lignes régulières Ondéa...) sur le territoire de Grand Lac ou voisins (Gare de Culoz, et P+R de Maison Brûlée).

4 grandes zones de couverture sont définies (A, B, C et D), les usagers réservent jusqu'à 20 minutes avant le départ (dans le cas d'une réservation par internet). La tarification est la même que sur le réseau urbain. Un départ par heure est planifié (les horaires aux points d'intérêt sont définis en avance, et toujours les mêmes), de 7h à 19h, la course ne se déclenche que si une réservation est effectuée.

L'offre TAD pour les PMR : Mobéa pour tous

Un service TAD en porte-à-porte, à destination des PMR pour limiter les difficultés de déplacements d'un public de personnes présentant un handicap reconnu à 80% d'invalidité (handicap moteur, visuel...) et réservable par téléphone ou par internet. Le service fonctionne du lundi au samedi, de 7h à 19h. La tarification est identique à celle des lignes régulières.

Ligne du marché Mobi'Aix

En 2023, Ondéa met en place une ligne circulant en boucle dans l'hypercentre d'Aix-les-Bains, entre la gare et la rue de Genève. Cette navette circule une fois par heure et par sens, uniquement les jours de marché (mercredis et samedis), toute l'année hors jours férié. Elle effectue notamment un arrêt au parc relais Prés Riants. Elle est clairement destinée aux chalands du marché d'Aix-les-Bains.

Les lignes touristiques

Afin de répondre aux besoins de déplacements des touristes et déplacements pour des motifs de loisirs, venant sur Aix-les-Bains pour le thermalisme ou pour les activités de sports d'hiver ou de montagne en été, différents services organisés par la Région Auvergne-Rhône-Alpes sont en place.

En été : Ligne S10, dite « Des plages » - tous les jours d'été, à une fréquence de 1 bus toutes les heures ou 2 heures, de Chambéry à Aix-les-Bains par les plages et bords du lac du Bourget / **Ligne S11, vers La Féclaz** - tous les jours d'été, au départ d'Aix-les-Bains, avec 3 A/R en semaine et 4 le week-end pour une desserte des zones de loisirs de montagne du Revard ;

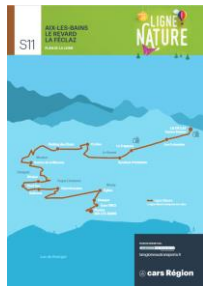
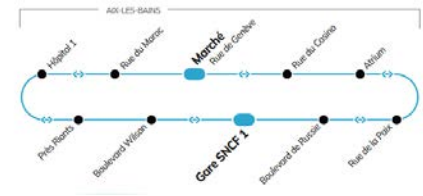
En hiver : Ligne S11, vers La Féclaz - tous les jours en hiver, au départ d'Aix-les-Bains, avec 4 A/R par jour pour une desserte des zones de loisirs de montagne du Revard / **Ligne S12, vers Les Aillons** - sur les week-ends et les jours de semaine des vacances d'hiver, 1 A/R par jour pour desservir la station de ski d'Aillons-Margéraz.



Cartes de zonage du TAD Mobéa



Fiche horaire ligne Mobi'Aix



VERS LES AILLONS-MARGÉRAZ	VERS AIX-LES-BAINS
06h	06h
07h	07h
08h	08h
09h	09h
10h	10h
11h	11h
12h	12h
13h	13h
14h	14h
15h	15h
16h	16h
17h	17h
18h	18h
19h	19h

Horaires des lignes touristiques régionales

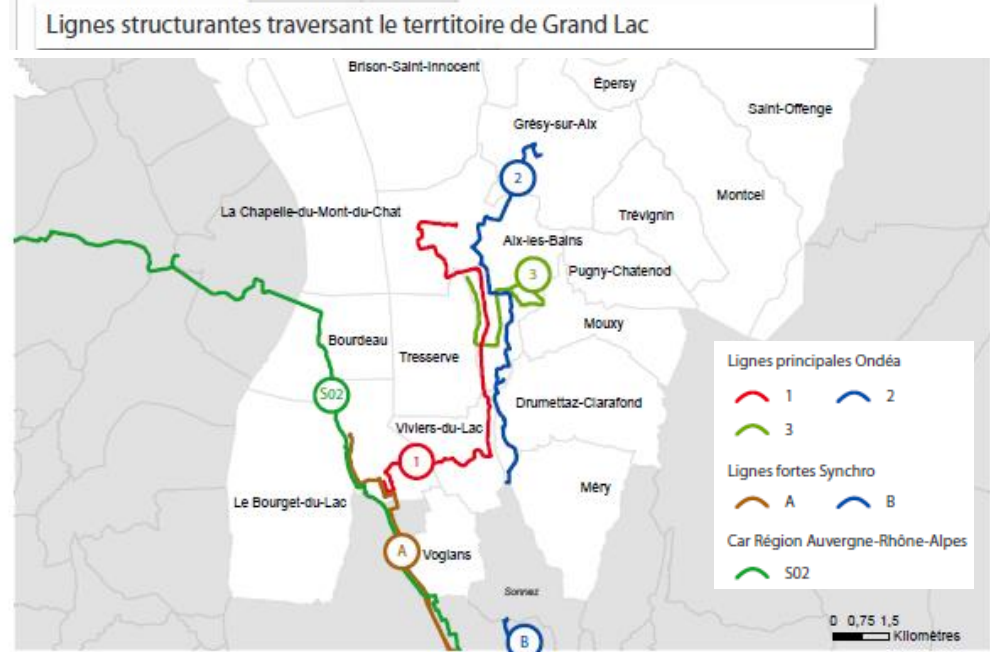
4. Niveau d'offre des lignes routières structurantes

4.1 Nombre de services

Les lignes structurantes étudiées ici offrent un nombre de services supérieur à 10 par JOB. 10 lignes routières (hors ligne « Dim ») sont dans ce cas, et traversent 11 communes. Les deux lignes Synchro A et B sont celles disposant du niveau de service le plus dense : environ 180 services /jour et une bonne fréquence maintenue en heures creuses et après 20h. Cependant, 2/3 des services de la ligne A ont pour terminus Technolac. Seul 1 bus sur 3 est prolongé jusqu'au centre du Bourget-du-Lac. Ces lignes desservent partiellement ou indirectement Grand Lac, leur impact est limité.

Les lignes principales Ondéa 1, 2 et 3 offrent un niveau de desserte 50% inférieur en comparaison : entre 82 et 118 services en JOB. La ligne 2 est la plus fournie du réseau. Pour ces trois lignes, le niveau de service est constant entre l'heure de pointe du matin et les heures creuses, et le niveau de service les samedis se maintient à un niveau correct (50-90 services). En revanche, la ligne 2 se distingue avec le meilleur niveau d'offre après 20h (12), tandis que la ligne 3 propose seulement 3 services après 20h en semaine.

Ces lignes circulent toute l'année, hors dimanches et jours fériés. Pour ces jours la ligne unique « Dim » reprend les principaux arrêts des lignes 1, 2 et 3 (22 services dans la journée). La ligne Synchro A circule avec des horaires réduits : 21 services, Grand Lac n'étant desservi que dans la deuxième moitié de journée (à partir de 13h).



Ligne	Catégorie	JOB	Nombre de services				
			HPM (7h30-8h30)	HC (14h30-15h30)	Après 20h	Samedi	Dimanche
1	Principale	82	6	6	5	54	0
2	Principale	118	7	7	12	90	0
3	Principale	82	6	6	3	56	0
A	Synchro	184	21	8	11	53	21
B	Synchro	178	12	12	13	161	48
S02/A73	Interurbain	24	4	0	0	11	0

4.2 Amplitude horaire et temps d'attente

Globalement, l'amplitude horaire et les temps d'attente moyens sur les lignes structurantes sont très variables selon la catégorie de la ligne :

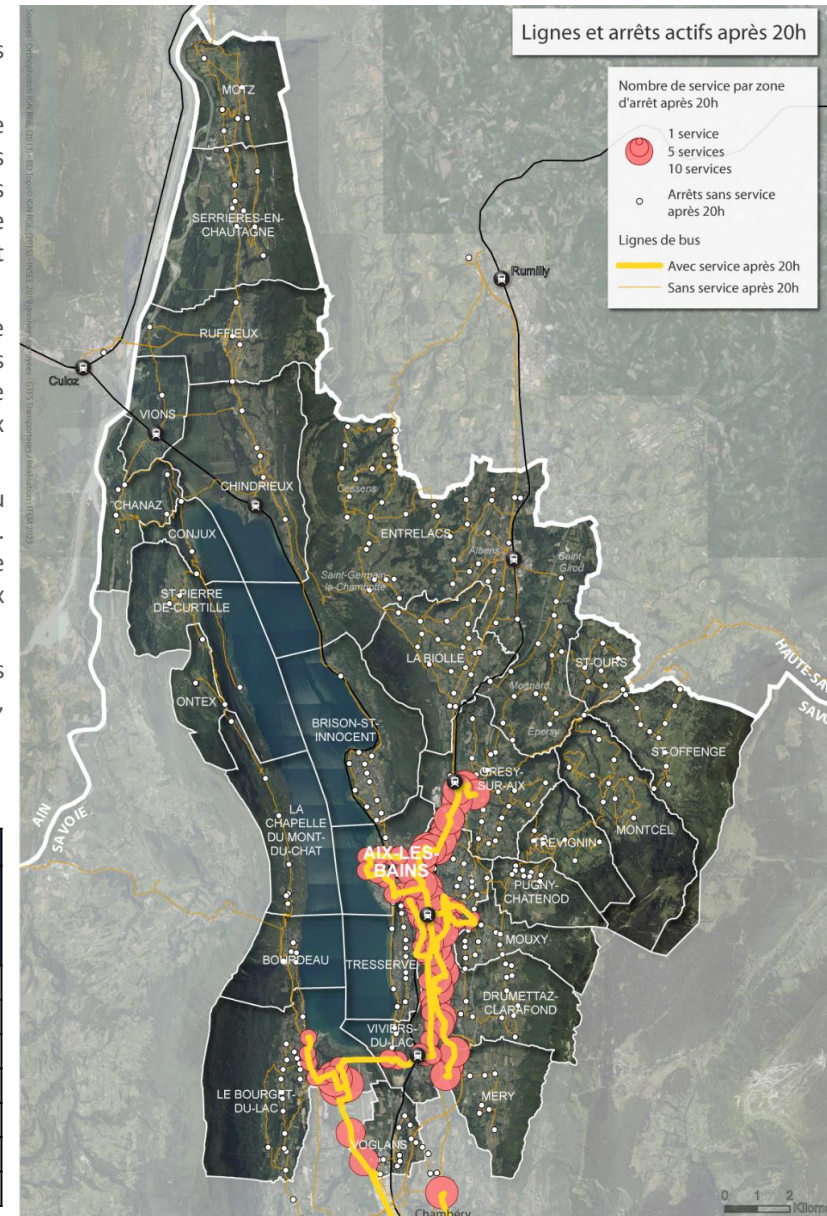
- ✓ **Les lignes « principales » Ondéa** débutent autour de 6h du matin et terminent autour de 21h, une amplitude d'environ 15-16 heures. C'est correct mais ne répond pas à certains besoins de déplacements comme ceux des actifs en horaires décalés ou bien les déplacements de loisirs en soirée, qui sont pénalisés par une fin de service avant 22h. Le temps d'attente moyen ne varie pas entre les heures pleines et les heures creuses, il est de 20 minutes pour les lignes 1 et 3 et descend à 15 minutes pour la ligne 2.

La refonte du réseau en 2022 a permis de faire un saut qualitatif en termes d'amplitude horaire (+ 2h) avec une fréquence de passage pour les 3 lignes principales de 20 minutes maximum et un maintien de l'offre lors des petites vacances. Ainsi, l'offre à l'échelle d'une ville centre comme celle d'Aix-les-Bains apparaît comme importante comparée à des réseaux dans strates démographiques comparables (Mâcon // Montluçon // Nevers // Roanne, ...).

- ✓ **Les lignes A et B Synchro** débutent avant 5h30 et terminent après 22h du lundi au mercredi et après minuit du jeudi au samedi, une amplitude horaire de plus de 19 heures. Le temps d'attente moyen entre deux bus est de 6 à 10 minutes en heures de pointe et de 10 à 15 minutes en heures creuses. Ce niveau d'offre est plus à même de répondre aux besoins de déplacements de soirée en fin de semaine.

- ✓ **La ligne Régionale interurbaine S02** a une amplitude horaire se rapprochant des lignes principales Ondéa (près de 13 heures) mais 30 minutes entre 2 bus en heures de pointe, une cadence limitative pour les besoins de déplacement du quotidien.

Ligne	Catégorie	Nombre de services				
		Premier départ	Dernier départ	Amplitude horaire	En HPM, un bus toutes les... (minutes)	En HC, un bus toutes les... (minutes)
1	Principale	06:18	21:06	14:48	20	20
2	Principale	05:54	21:49	15:55	17	17
3	Principale	05:46	20:21	14:35	20	20
DIM	Principale	09:05	20:14	11:09	-	-
A	Synchro	05:05	00:37	19:32	6	15
B	Synchro	05:30	00:43	19:13	10	10
S02/A73	Interurbain	06:40	19:38	12:58	30	-



4.3 Niveau de service sur le TAD

Quatre zones de TAD (Mobéa A, B, C et D) couvrent toutes les communes, et rabattent vers des points d'intérêt. Cette offre répond aux besoins de déplacement dans les zones peu denses, en complément des lignes de proximité du réseau Ondéa.

23 points d'intérêts sont desservis, la gare SNCF d'Aix-les-Bains et l'Hôpital sont les destinations offrant la plus forte desserte.

Mobéa dessert 5 gares ferroviaires, dont 1 hors du territoire (Culoz). Sur Grand Lac, seules les gares de Vions-Chanaz et Viviers-du-Lac ne sont pas desservies.

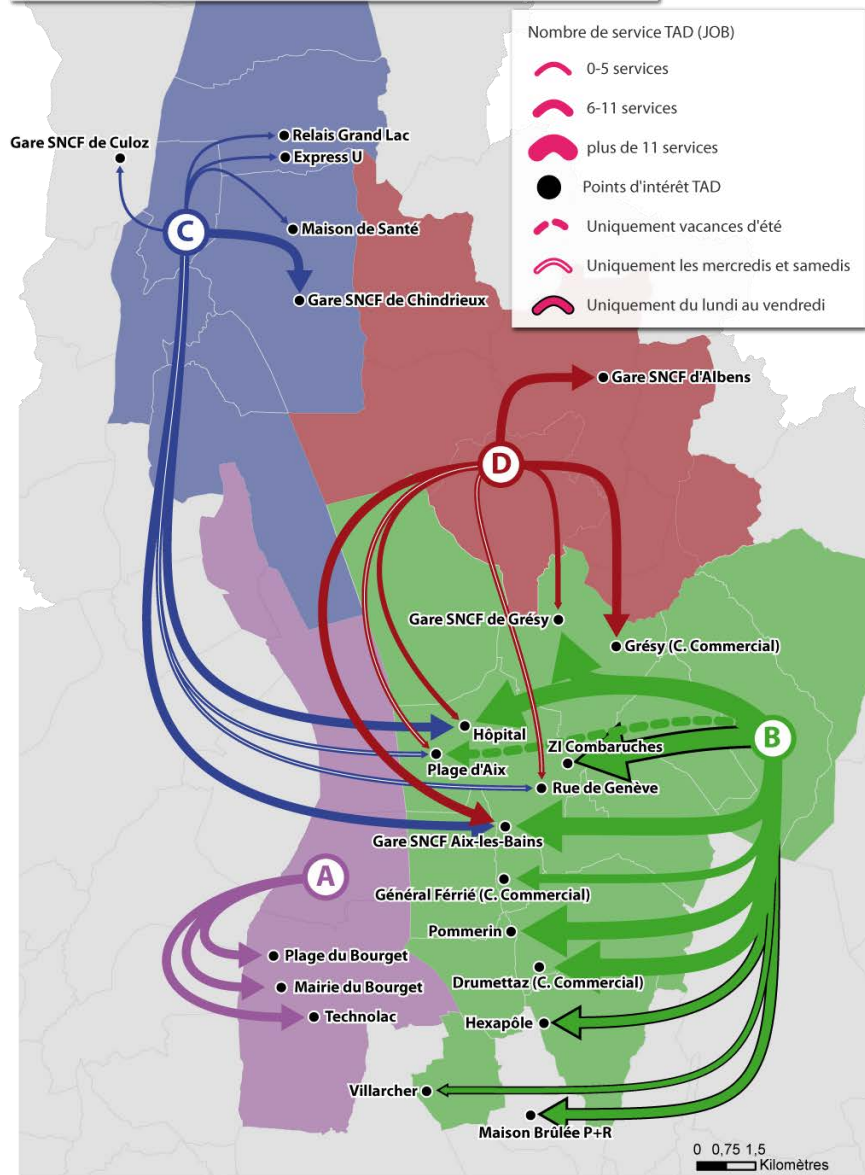
Les autres points d'intérêts sont des zones d'activité, centres commerciaux, l'hôpital d'Aix-les-Bains et pôles de loisirs. Le P+R de Maison Brûlée, sur Grand Chambéry, est le principal pôle d'échange non ferroviaire desservi.

La zone centrale Mobéa B est la mieux dotée en nombre de services et en points d'intérêts. Les zones C et D sont plus faiblement dotées en nombre de points d'intérêts et en nombre de services. La zone A ne propose pas de trajet vers d'autres zones du fait notamment de la présence de lignes fortes du réseau Ondéa et Synchro au Bourget-du-Lac.

Les premières déposes se font entre 7h et 8h, et les derniers départs entre 18h et 19h. L'amplitude horaire proposé permet aux actifs / étudiants ayant des horaires en journée, de réaliser leurs trajets quotidiens.

B Mobéa AIX-LES-BAINS ET PROCHE COMMUNES		
POINTS D'INTERÊTS	CORRESPONDANCES	HORAIRES d'arrivée ou de retour vers les arrêts de la zone B Du lundi au samedi
Gare SNCF d'Aix-les-Bains Le Revard AIX-LES-BAINS	1 2 3 4 5 1 2 3 4 5	7:15 8:15 9:15 10:15 11:15 12:15 13:15 14:45 15:45 16:45 17:45 18:45 19:45
Gare SNCF de Grésy GRÉSY-SUR-AIX	1 2 3 4 5 1 2 3 4 5	6:55 7:55 8:55 9:55 10:55 11:55 12:55 15:10 - 16:30 17:30 18:30 19:30
Hôpital AIX-LES-BAINS	1 2 3 4 5 1 2 3 4 5	7:30 8:30 9:30 10:30 11:30 12:30 13:30 14:30 15:30 16:30 17:30 18:30 19:30
ZI Combaruches AIX-LES-BAINS	1 2 3 4 5 1 2 3 4 5	7:32 8:32 9:32 10:32 11:32 12:32 13:32 14:53 15:53 16:53 17:53 18:53 -
Pommerin AIX-LES-BAINS	1 2 3 4 5 1 2 3 4 5	7:14 8:14 9:14 10:14 11:14 12:14 13:14 14:34 15:34 16:34 17:34 18:34 -
Hexapôle MERY	1 2 3 4 5 1 2 3 4 5	7:19 8:19 9:19 10:19 - 12:19 - 14:19 - 16:19 17:19 18:19 19:19
Général Ferré (C. Clal Géant Casino) AIX-LES-BAINS	1 2 3 4 5 1 2 3 4 5	- - 9:00 10:00 11:00 12:00 13:00 14:00 15:00 16:00 17:00 18:00 19:00
Drumettaz Centre Commercial DRUMETTAZ	1 2 3 4 5 1 2 3 4 5	7:15 8:15 9:15 10:15 11:15 12:15 13:15 14:15 15:15 16:15 17:15 18:15 19:15
P+R Maison Brûlée SCORINAZ	1 2 3 4 5 1 2 3 4 5	7:30 8:30 9:30 - 11:30 - 13:30 - 15:30 16:30 17:30 - -
Villarcher VIGILLANZ	1 2 3 4 5 1 2 3 4 5	- - 9:45 - 11:45 - 13:45 - 15:45 - - -
Plage d'Aix AIX-LES-BAINS	1 2 3 4 5 1 2 3 4 5	9:37 - - 10:37 11:37 12:37 13:37 14:20 15:20 16:20 17:20 18:20 19:20

Nombre de services vers les points d'intérêt en TAD (JOB)



4.4 Le niveau de service par arrêts

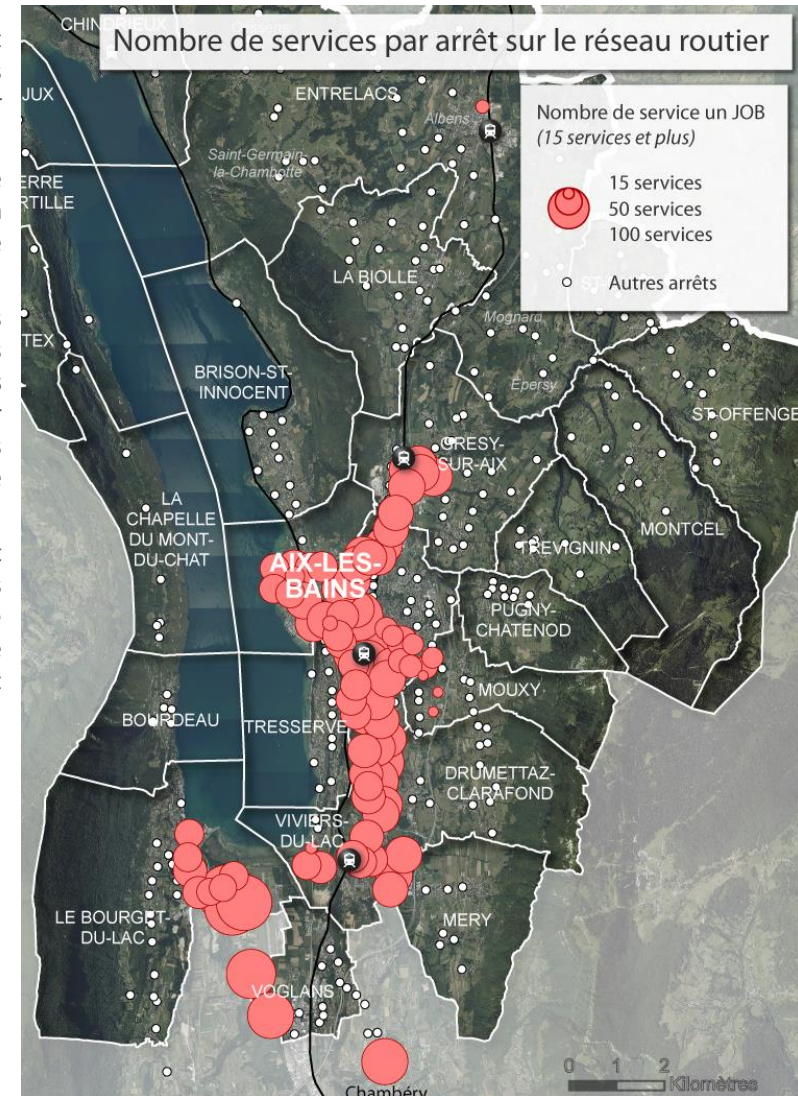
445 arrêts de bus reçoivent au moins un service routier par JOB. Parmi eux, 80% reçoivent moins de 15 services par jour, et près de 40% moins de 4 services par jour. Les 10 arrêts les plus desservis concentrent 20% de l'offre, et 80% des arrêts sont desservis uniquement par des lignes de proximité.

L'arrêt bénéficiant de la meilleure desserte est la gare SNCF d'Aix-les-Bains, assurant le rôle de pôle intermodal pour les correspondances avec des bus, trains ou mobilités actives... Et un accès rapide à l'hypercentre d'Aix-les-Bains. 322 services par jours y sont assurés, dont une majorité (284) réalisés par des lignes « principales » du réseau Ondéa.

Le top 10 des arrêts les plus desservis est très marqué par les services Synchro : les arrêts communs avec Ondéa à Technolac affichent un niveau de desserte supérieur à 250 services par jour, et 2 arrêts exclusivement desservis par Synchro, à Voglans sont également visibles dans ce top 10. Le sud de Grand Lac connaît un fort écart de niveau de desserte, y compris par rapport à certains secteurs très centraux d'Aix-les-Bains. Ce déséquilibre se renforce avec les lignes régionales, le principal arrêt se situant à Voglans, les suivants au Bourget-du-Lac (zone de Technolac).

Enfin **sur les lignes de proximité, l'arrêt du Lycée Marlioz est le mieux desservi,** c'est le point de convergence d'un grand nombre de lignes. 42% des arrêts y sont effectués par des lignes de proximité. Ces arrêts sont réalisés par 20 lignes différentes, tandis qu'une seule ligne principale (ligne 2) dessert le lycée Marlioz. Les 42% des arrêts effectués par des lignes de proximité sont donc très éclatés sur plusieurs lignes aux origines-destinations différentes, et n'offrent pas la même consistance d'offre que les 118 arrêts de la ligne principale.

Nom de l'arrêt	Commune	Top 10 arrêts les plus desservis (JOB)				Total
		Principale (Ondéa)	Principale (Synchro)	De proximité	Régionale	
Gare SNCF Aix-les-Bains	Aix-les-Bains	284	0	34	4	322
Technolac INSEEC	Le Bourget-du-Lac	82	184	0	21	287
INES Nord	Le Bourget-du-Lac	82	184	0	0	266
Université Le Bourget	Le Bourget-du-Lac	82	184	0	0	266
Boulevard Wilson	Aix-les-Bains	202	0	22	0	224
Hôtel de Ville	Aix-les-Bains	202	0	19	0	221
Près Riants	Aix-les-Bains	202	0	10	0	212
Voglans Tremblay	Voglans	0	184	0	24	208
Lycée Marlioz	Aix-les-Bains	118	0	85	0	203
Villarcher	Voglans	0	184	8	0	192



4.5 Couverture du territoire

L'accessibilité des habitants aux arrêts de bus

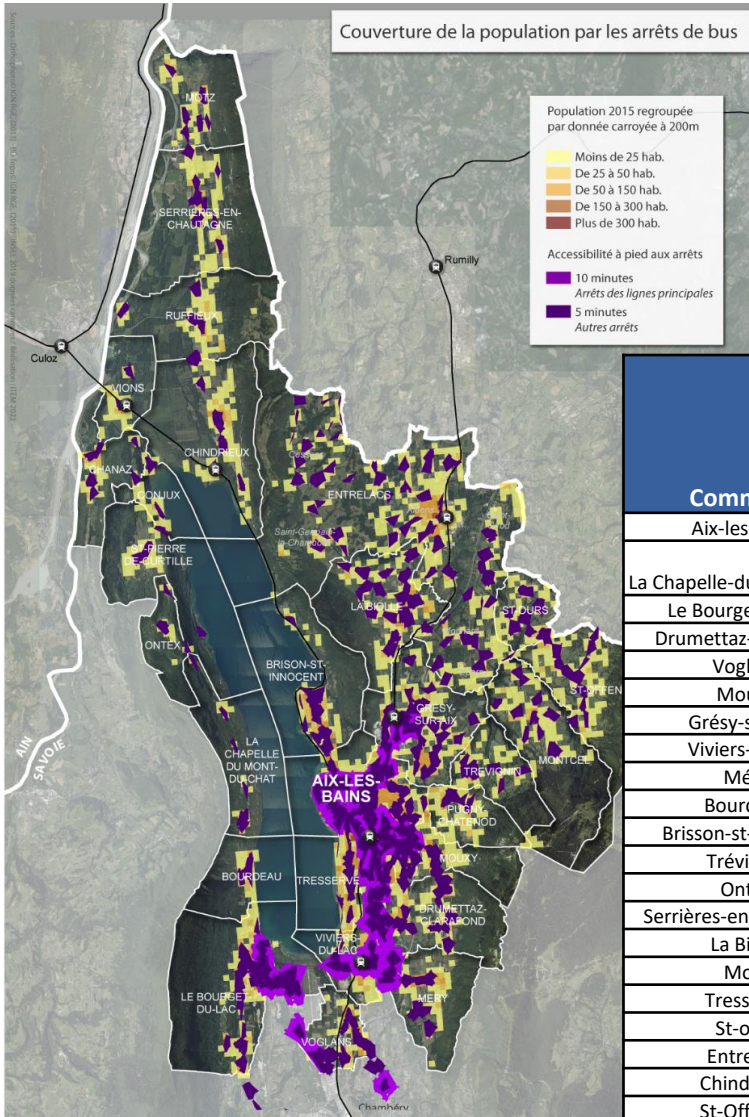
Les lignes principales (Ondéa 1, 2 et 3, et Synchro A et B) étant les plus attractives, on considère que les usagers accepteront majoritairement des trajets à pied de jusqu'à 10 minutes pour rejoindre un arrêt desservi par ces lignes. Pour les arrêts desservis par des lignes à la fréquence moins forte et donc moins attractives, on considère des trajets à pied de 5 minutes et moins.

Partant de ce principe, 74 % des habitants de Grand Lac résident à proximité d'un arrêt de bus, toutes lignes confondues. Aix-les-Bains est la commune la mieux couverte : 94% des habitants se trouvent dans ce périmètre à pied autour d'un arrêt de bus. Un déficit de desserte apparaît sur le quartier Chantemerle, au regard de sa densité de population, autour du boulevard des Anglais : un quartier à dominante résidentielle et pavillonnaire mais comportant des densités. Ensuite, 17 communes sont couvertes correctement, entre 50 et 80% de leur population, et 9 communes ont une couverture moins complète de 38 à 46%. Conjux a le taux de couverture le plus bas, 19% des habitants sont à proximité d'un arrêt de bus, deux arrêts sont installés sur le territoire, leur positionnement et la configuration du bourg contribuent à limiter la couverture des arrêts de bus.

En adoptant une vision intercommunale, les corridors entre Entrelacs (en particulier Albens) et La Biolle (près de 9 000 habitants au total) et la plaine de la Chautagne (près de 4 000) semblent être les axes le plus en déficit de couverture en transports routiers structurant au regard de leur population. Sur la Chautagne par exemple, les habitants sont regroupés autour de la ligne droite que constitue la D991, permettant d'envisager un service routier rapide et accessible, par exemple vers la gare de Chindrieux au sud, et vers le territoire voisin de Seyssel au nord. Le secteur des côteaux du Revard apparaît également en déficit de couverture au regard de sa population, mais l'habitat diffus et la difficulté de circulation liée aux reliefs notamment, rendent difficile le développement de la desserte en transport routier.

Une couverture des pôles générateurs de déplacement quasi-complète

De la même façon que pour la population, 83% des pôles générateurs de déplacements de Grand Lac sont situés à moins de 5 minutes à pied d'un arrêt bus ou à moins de 10 minutes d'un arrêt d'une ligne principale. Une minorité se trouve au-delà, 17% sont en dehors du périmètre de couverture.



Commune	Population couverte par un arrêt de bus (5 et 10 minutes)
Aix-les-Bains	94%
La Chapelle-du-Mt-du-Chat	80%
Le Bourget-du-Lac	79%
Drumettaz-Clarafond	77%
Vogllans	76%
Mouxy	73%
Grésy-sur-Aix	72%
Viviers-du-lac	71%
Méry	69%
Bourdeau	63%
Brisson-st-Innocent	62%
Trévignin	60%
Ontex	55%
Serrières-en-Chautagne	53%
La Biolle	51%
Motz	50%
Tresserve	50%
St-ours	50%
Entrelacs	46%
Chindrieux	43%
St-Offenge	43%
Ruffieux	43%
Montcel	42%
St-Pierre-de-Curtille	41%
Chanaz	41%
Pugny-Chatenod	38%
Vions	38%
Conjux	19%

5. L'intermodalité en gares

Les gares ferroviaires sont des pôles où se rejoignent plusieurs réseaux et modes de transports (trains, TC urbains et interurbains, taxis, vélos, aires de covoiturage...). Elles constituent des nœuds stratégiques pour l'intermodalité, c'est-à-dire le fait de chaîner différents modes de déplacement pour réaliser un déplacement d'un point A à un point B. Ces nœuds sont d'une importance cruciale pour constituer un système de mobilités indépendant de la voiture individuelle, qui répond à un maximum de besoins de déplacements. **6 lieux d'intermodalité sont répartis sur le territoire de Grand Lac :**

- ✓ Le principal, la gare ferroviaire d'Aix-les-Bains ;
- ✓ 1 gare ferroviaire sur le secteur péri-urbain sud, au Viviers-du-Lac ;
- ✓ 1 gare ferroviaire sur le secteur péri-urbain nord, à Grésy-sur-Aix ;
- ✓ 1 gare sur le secteur de l'Albanais, à Albens ;
- ✓ Et 2 gares sur le secteur de la Chautagne, à Vions-Chanaz et Chindrieux.

Mais le niveau d'intermodalité, c'est-à-dire la diversité des offres de transport disponibles dans ces lieux, diffère fortement selon ces gares et leur fréquentation.

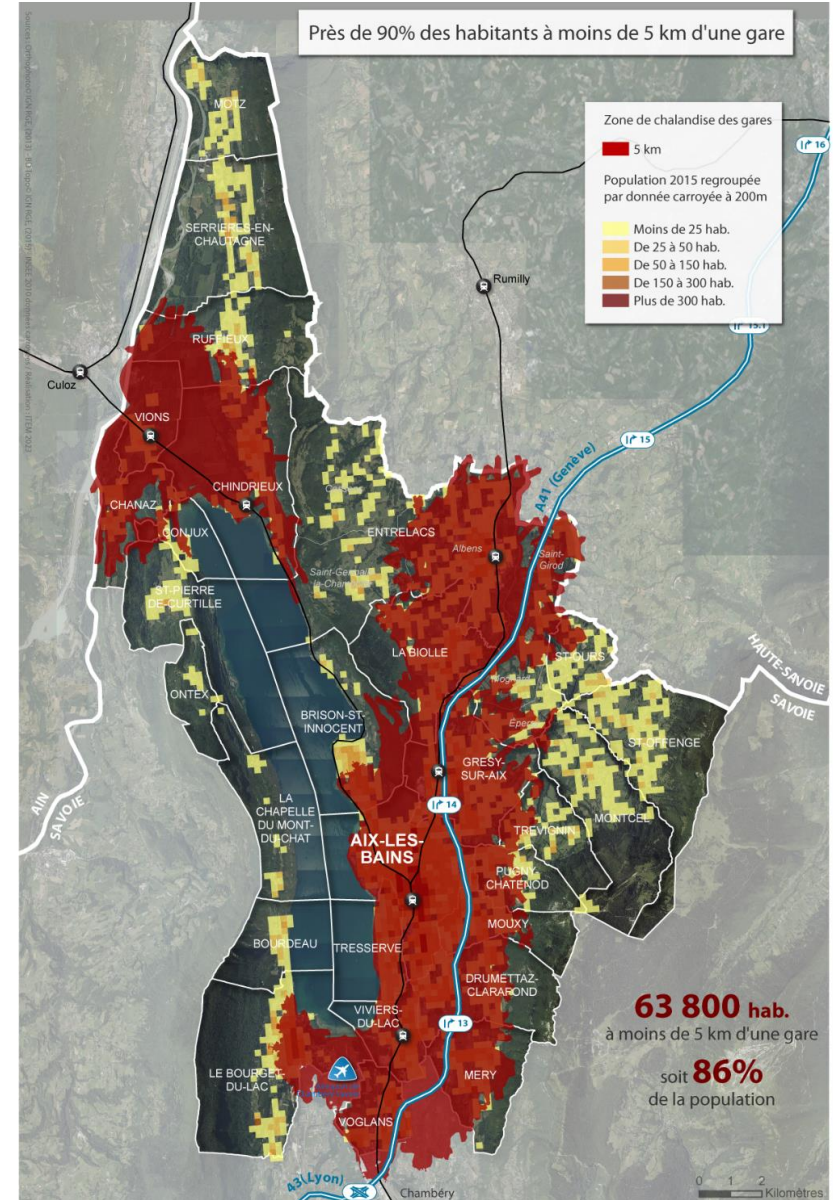
5.1 Un potentiel de rabattement important

En prenant en compte une aire de chalandise de 5 km autour de ces gares, **86 % de la population du territoire se trouve incluse dans ce périmètre**. Or, 5 km c'est la limite maximum pour un déplacement quotidien en vélo (15 à 20 min.), et cela reste tout à fait envisageable en voiture et éventuellement en TC (de l'ordre de 5 à 10 minutes).

Via des usages en intermodalité (marche à pied + train, vélo + train, TC + train,...), la répartition des gares sur le territoire offre une réelle alternative « théorique » aux déplacements automobiles pour la très grande majorité des habitants.

↳ Aéroport de Savoie Chambéry Mont-Blanc

Cet aéroport a connu une fréquentation de plus de 200 000 passagers jusqu'à 2019, dernière année avant la crise liée au COVID, et n'a pas retrouvé ces niveaux depuis, avec 120 000 passagers en 2022. Les liaisons sont d'abord d'ordre touristiques, en lien avec les îles britanniques. L'aviation d'affaire y tient également une place importante. Il ne peut être considéré comme un lieu d'intermodalité à prendre en compte dans le cadre du PDM. Les vols étant soit générés pour un tourisme d'affaires, soit liés aux tours opérateurs, il n'y a pas d'impacts pour les déplacements quotidiens des habitants de Grand Lac.



5.2 Caractéristiques générales en matière d'intermodalité

Les gares : six lieux d'intermodalité aux capacités différentes que ce soit en termes de capacité d'accueil multimodal, qualité de l'offre de train, qualité du rabattement en TC et qualité du rabattement en modes actifs.

Une offre de stationnement vélo proposée dans chaque gare

Le stationnement pour les vélos est proposé au sein de toutes les gares, ce qui montre un réel effort en la matière matérialisé par les box mis en place par la Région, et par la vélostation VéloDéa à la gare d'Aix-les-Bains (voir partie 5, 2.4).

À noter que les cyclistes en rabattement vers les gares peuvent également monter dans les TER avec leurs vélos, gratuitement et sans réservation. Le stationnement en gare est cependant la solution à privilégier pour les déplacements du quotidien, afin de préserver la capacité d'emport des trains, le confort des voyageurs et la qualité d'exploitation.

Au regard des fréquentations actuelles, l'offre de stationnement vélo est conforme à la fréquentation et peut permettre d'accueillir l'augmentation souhaitée de la pratique cyclable. C'est au niveau des deux gares les plus fréquentées par les cyclistes (Aix-les-Bains et Albens) que les besoins en stationnement sont les plus importants. Avec une offre insuffisante du fait de stationnement ventouse par des résidents alentours.

Des places de stationnement automobile insuffisantes au regard des fréquentations observées

Le stationnement automobile en rabattement vers les gares de Grand Lac est un enjeu particulièrement fort et générateur de nuisances autour de la gare d'Aix-les-Bains. Pour la ville-centre, le stationnement en gare est insuffisant au regard des pratiques et il semble nécessaire d'aller vers une offre plus importante, tout en évitant le stationnement anarchique au sein du quartier Liberté notamment. Le stationnement automobile étant cependant particulièrement consommateur d'espace, dans des zones au foncier rare et précieux, il sera cependant nécessaire de bien équilibrer les aménagements pour encourager au maximum les pratiques les plus vertueuses, notamment TC et mobilités actives.

Pour les autres gares, l'offre de stationnement automobile est suffisante.



Box vélo individuel en gare

GARE	Places en P+R	Places Vélo
Grésy-sur-Aix	> 50	8
Viviers-du-Lac	> 50	4
Albens	60	12
Chindrieux	15	4
Vions	10	4
Aix-les-Bains	~90	>100



Parking P+R - gare d'Aix-les-Bains



Parking P+R - gare de Viviers-du-Lac



Parking saturé en gare de Grésy-sur-Aix... Mais aménagement récent d'un parking sur la route des Gorges du Sierroz

5.3 La gare d'Aix-les-Bains

➤ **Un rabattement de qualité mais uniquement sur la moitié de la ville**

Que ce soit en termes d'aménagement cyclable, qualité des espaces piétonniers, rabattement en TC, parc relais, stationnement cycle... **L'ensemble des aménagements se concentre le long du Boulevard du Président Wilson (RD 991)**. La gare n'est pas ouverte sur l'ouest, avec le quartier Liberté qui en est pourtant contigu. L'accès à la gare depuis ce quartier oblige à emprunter l'un des deux passages au nord (passage Victoria qui est en dénivelé) ou au sud (Avenue de Tresserve qui est insécure pour les modes actifs), distants respectivement de 180 et 240 mètres de l'entrée principale de la gare, côté est.





La modération de vitesse le long de l'avenue du Général De Gaulle (RD 913) et la piste cyclable aménagée avenue Lord Revelstoke permettent une connexion plus efficace pour les cycles et les piétons. Depuis le centre-ville et l'est d'Aix-les-Bains.

➤ **Synthèse des qualités de rabattement**

14
/20

Globalement, l'intermodalité en gare d'Aix-les-Bains est plutôt bonne, en particulier sur le volet TC et les cheminements piétons, ainsi que la bonne intégration urbaine (proximité du centre-ville et des pôles générateurs de déplacements).

En revanche, la gare pâtit d'un accès difficile, tous modes confondus, depuis l'ouest de la ville, et d'une offre de stationnement automobile ou vélo, peu claire ou insuffisante.

	Rabattement automobile	<i>P+R insuffisant en termes de places offertes : génère un stationnement longue durée dans le quartier Liberté*.</i>	3 /5
	Rabattement cyclable	<i>Cheminement cyclable de bonne qualité sur la partie est, mais accès difficile depuis le quartier Liberté. Stationnement vélo présent, mais les offres sont confuses et en concurrence et le volume offert est insuffisant.</i>	3 /5
	Rabattement piéton	<i>De très bonne qualité côté centre-ville (est) et une bonne proximité des densités. Les accès depuis le quartier Liberté sont éloignés et peu confortables (détour par souterrain ou passage à niveau).</i>	4 /5
	Rabattement TC	<i>322 services de bus / cars en rabattement (1,8 par train) avec un calage des horaires de la ligne 2 avec les TER et un accès rapide entre les quais de bus et la gare. Mais pas de couloirs bus dans un secteur très congestionné par le trafic routier.</i>	4 /5



Gare d'Aix-les-Bains

5.4 La gare d'Albens

➤ Au cœur de la commune, aménagements de qualité

Le secteur gare est en zone 30, les cheminements sont agréables et sécurisés pour les piétons et vélos, du fait de l'abaissement des vitesses des véhicules motorisés. Au-delà du quartier de gare et vers le centre-bourg, les aménagements piétons sont de qualité correcte, mais il n'y a pas d'aménagement cyclable. Le projet d'aménagement de la RD 1201 et le long de la voie permettront d'offrir un maillage de meilleure qualité.

Le parc de stationnement automobile répond aux besoins de rabattement, un parking covoiturage est également situé en proximité. Pour les cycles, le nombre d'emplacements de stationnement est faible au regard de la fréquentation de la gare.

Aucun transport collectif routier régulier ne dessert la gare, malgré son intérêt pour tout l'Albanais. Une ligne de transport à la demande sur réservation (Mobéa D) est toutefois mise en place pour Entrelacs, La Biolle et Saint-Ours, en rabattement vers les lignes structurantes du réseau Ondéa, à Grésy-sous-Aix et Aix-les-Bains.





➤ Synthèse des qualités de rabattement

10

/20

Globalement, l'intermodalité en gare d'Albens est à améliorer en particulier pour les modes actifs et les TC. La qualité et le jalonnement des cheminements piétons et vélos sera un levier particulièrement fort pour inciter au changement de pratiques.

Le potentiel est d'autant plus important que la gare est proche des densités, elle est bien desservie en trains et donne accès à des polarités pourvoyeuses d'emplois.

	Rabattement automobile	<i>Le volume de places est suffisant mais un meilleur jalonnement du parc pourrait être envisagé.</i>	4 /5
	Rabattement cyclable	<i>Actuellement le cheminement à vélo vers la gare est globalement délicat, il devrait s'améliorer à terme. Le stationnement est de bonne qualité mais insuffisant en quantité.</i>	2 /5
	Rabattement piéton	<i>Cheminement de bonne qualité, qualité des surfaces correcte depuis le centre-ville. Jalonnement limité.</i>	3 /5
	Rabattement TC	<i>TAD disponible, mais pas de correspondance en TC routier régulier. La bonne desserte ferroviaire et l'accès rapide à Annecy sont pourtant un potentiel de développement intéressant.</i>	1 /5



Gare d'Albens

5.5 La gare de Chindrieux

Une gare isolée du cœur de bourg

Le site de la gare est aménagé de façon qualitative, et le secteur est en zone 30, ce qui permet une bonne cohabitation modale. Mais l'absence de continuité des aménagements nuit actuellement au rabattement modes actifs. Enfin, la gare est éloignée du centre-ville (2 km) et des principaux pôles générateurs de déplacement de la commune, ce qui nuit à son attractivité générale.

La piste cyclable sur la D914 et son projet de prolongement jusqu'à la gare d'un côté, et jusqu'au bourg de l'autre, vont faciliter et améliorer grandement l'intérêt des rabattements à vélo. Le stationnement des cycles est présent en nombre suffisant au regard des pratiques actuelles, mais limité au regard du potentiel, et manquant de diversité (absence d'arceaux simples).





Pour le stationnement automobile, le parking peut être rapidement en limite de capacité mais il est bien aménagé.

Synthèse des qualités de rabattement

8 /20

Globalement, l'intermodalité en gare de Chindrieux est plutôt faible, en raison des aménagements limités et de l'absence de service régulier en TC. Un problème intrinsèque est celui de l'éloignement de la gare, il appelle un effort supplémentaire notamment sur les aménagements cyclables.

Ici aussi, les rabattements automobiles sont ceux qui sont les plus facilités, en raison d'un espace largement aménagé en leur faveur.

	Rabattement automobile	<i>Le P+R est de qualité mais sa capacité peut rapidement être limitée si une augmentation de l'utilisation du train advenait.</i>	3 /5
	Rabattement cyclable	<i>Actuellement limité (zone 30) mais les projets permettront d'arriver à un rabattement de qualité. Le stationnement vélo est insuffisant.</i>	2 /5
	Rabattement piéton	<i>Cheminement correct aux abords immédiats de la gare mais il est délicat de rejoindre à pied la gare : absence de cheminements dédiés. Les distances, notamment vers le centre-bourg sont un frein.</i>	2 /5
	Rabattement TC	<i>TAD disponible, mais pas de correspondance en TC routier régulier. Le faible nombre de services ferroviaires limite le potentiel pour une telle ligne.</i>	1 /5



Gare de Chindrieux

5.6 La gare de Grésy-sur-Aix

📌 Fort potentiel, intermodalité en voie d'amélioration

Le parc de stationnement est constitué d'un petit parking aux abords de la gare (façade est), et d'un parking relais d'une cinquantaine de places, récemment aménagé (façade ouest) de façon qualitative et avec un accès rapide aux quais.

Le rabattement vélo, un enjeu fort du Schéma Directeur Cyclable, est en amélioration : un aménagement spécifique autour de la route des Gorges du Sierroz a été récemment mis en place : voirie partagée (pictogrammes au sol), traversée protégée... En revanche côté ouest, les cheminements sont pour le moment inexistantes. Le stationnement vélo est insuffisant au regard du potentiel, et non pris en compte dans l'aménagement du nouveau parc de la façade ouest. Les cheminements piétons sont également en amélioration : trottoirs abaissés et plus larges autour de la route des Gorges du Sierroz, passage piéton et cheminement partagé avec les vélos vers le sud... L'ambiance reste très routière sur cette route, dégradant le confort de déplacement, mais les surfaces de marche sont qualitatives. Côté est, la place du piéton reste limitée et les trottoirs étroits.

Le rabattement en bus existe par des lignes de proximité et le TAD, mais pas de ligne structurante.

📌 Synthèse des qualités de rabattement

15
/20

Globalement, la qualité de l'intermodalité s'améliore en lien notamment avec le projet cœur de Ville qui traite notamment les questions de mobilité. Quelques points sont à faire progresser pour libérer le potentiel de la gare : meilleure intégration dans le réseau de transports urbains, développement du stationnement vélo et pacification des abords de la gare.



Rabattement automobile

Un P+R en limite de capacité malgré un nouvel aménagement qualitatif sur la façade ouest de la gare.

4 /5



Rabattement cyclable

En amélioration, notamment côté est, et les projets permettront de lever les freins à l'usage du vélo autour de la gare. Le stationnement vélo doit continuer à se développer.

4 /5



Rabattement piéton

En amélioration vers le sud et façade ouest, malgré l'ambiance routière de la RD49E. A améliorer côté est.

4 /5



Rabattement TC

Mobéa B, service de transport à la demande sur réservation, et des arrêts de lignes régulières Ondéa à 100 mètres et indiqués depuis le bâtiment gare. Mais pas de ligne structurante, la ligne 2 passant à 300 mètres de la gare.

3 /5



Gare de Grésy-sur-Aix

5.7 La gare de Vions-Chanaz

▾ Gare centrale, mais intermodalité peu développée





Des portions de route sont aménagées en zone 30, mais les alentours de la gare ne sont pas en zone 30. Au nord, une bande sur un côté de la D921 semble destinée aux modes actifs mais elle est étroite et aucun marquage ni jalonnement ne l'indique. Au sud, un cheminement piéton est marqué au sol d'un côté de la route, mais des interruptions (plateau surélevé, panneaux...) brouillent la délimitation des espaces de chaque mode. Les cheminements actifs insécurisent les usagers. Un jalonnement (panneaux) indique la direction vers la ViaRhôna à vélo en direction de Culoz, mais aucune solution n'est proposée pour rejoindre Chanaz, pourtant proche (2,4 Km) et dont la gare porte le nom. Le Schéma Cyclable ne prévoit pas de solution sur cet aspect.

Côté stationnement, le parking automobile et les box vélo sont à proximité immédiate des quais. La capacité est modeste mais adaptée au regard de l'offre TER. En revanche le box vélo est peu accessible et masqué par un abri, et des arceaux simples pourraient être utiles.

8 lignes de proximité et le TAD desservent l'arrêt Vions Ecole (moins de 100 mètres à pied). Mais la gare n'est pas identifiée comme un point d'intérêt pour le rabattement, et aucune ligne structurante ne la dessert.

▾ Synthèse des qualités de rabattement

Globalement, l'intermodalité pourrait être améliorée, en particulier sur les modes actifs, notamment vers Chanaz, ainsi qu'une meilleure intégration avec les TC routiers. Cependant la faible desserte ferroviaire actuelle limiterait l'impact de ces améliorations.

	Rabattement automobile	<i>Un P+R suffisant.</i>	5 /5
	Rabattement cyclable	<i>Aménagements existants faibles, bande non marquée et absence de projet visant à améliorer les rabattements à vélo. Stationnement vélo à améliorer en qualité.</i>	1 /5
	Rabattement piéton	<i>Aménagements insécurisants, trottoirs absents ou trop étroits et encombrés d'obstacles, pas de jalonnement piétons.</i>	1 /5
	Rabattement TC	<i>Mobéa C (TAD) et lignes de proximité (scolaires) proches de la gare (Vions Ecole, < 100 mètres). Mais pas de ligne structurante, pas d'arrêt de bus de la gare, malgré proximité de la RD921.</i>	2 /5



Gare de Vions-Chanaz

9 /20

5.8 La gare de Viviers-du-Lac

➤ Réel potentiel à déverrouiller par l'intermodalité

A la suite des travaux de suppression du passage à niveau de la gare de Viviers-du-Lac pour le remplacer par un passage sous les voies, un travail important sur l'intermodalité a été réalisée : des trottoirs et cheminements piétons ont été aménagés tout autour de la gare, de même qu'un cheminement pour les vélos dans le sens montant. Certaines portions sont partagées avec les piétons, ce qui peut amener des conflits d'usages en cas de flux importants, en particulier sur les itinéraires les plus étroits. Deux parkings relais d'un total de plus de 50 places sont aménagés autour de la gare, et les arrêts de bus de la ligne 1, desservant les principaux pôles de l'agglomération sont accessibles et bien visibles.





Seuls quatre box individuels sont installés, ce qui est faible au regard du potentiel de la gare.

La ligne 1 du réseau Ondéa offre une bonne desserte (82 services par JOB) et connexions possibles aux pôles d'emploi de Grand Lac. 3 lignes de proximité (scolaires) desservent également la gare, cependant elle n'est pas identifiée comme un point d'intérêt pour le TAD.

➤ Synthèse des qualités de rabattement

Globalement, l'intermodalité s'améliore fortement suite au nouvel aménagement des abords et accès de la gare. La proximité du bourg, la connexion avec des pôles d'emploi et la qualité des aménagements contribueront à une forte hausse de la

fréquentation. A condition que l'offre ferroviaire suive également une courbe ascendante

	Rabattement automobile	<i>Des parkings relais bien aménagés et reliés à la gare, emplacements bien délimités et en nombre important.</i>	5 /5
	Rabattement cyclable	<i>Cheminements et jalonnements cyclables existant, mais le stationnement vélo est insuffisant.</i>	4 /5
	Rabattement piéton	<i>Cheminements piétons sécurisants et confortables, bien séparés de la route. Des portions de trottoirs restent cependant trop étroites et en cohabitation avec les cyclistes.</i>	4 /5
	Rabattement TC	<i>Desserte de la ligne 1 Ondéa, arrêts bien identifiés, mais aménagés légèrement (absence de banc ou abri).</i>	4 /5



Gare de Viviers-du-Lac

17
/20

6. Synthèse de l'offre de Transports Collectifs routiers et ferroviaires

Les 28 communes de Grand Lac sont couvertes par une offre de transport régulière. Cependant, **19 communes disposent uniquement de lignes dites « de proximité » aux niveaux de service faibles**, qui couvrent bien les besoins des scolaires mais sont moins adaptés aux autres usagers. Les arrêts de ces communes les mieux desservis reçoivent souvent peu de bus, **7 de ces arrêts reçoivent 4 services ou moins par jour. C'est-à-dire que même les arrêts les mieux desservis de Ontex ou Trévignin par exemple, assurent 2 aller-retours journaliers ou moins.** Le TAD vient suppléer les services réguliers pour limiter ce déficit d'offre, mais avec une souplesse et une amplitude horaire là aussi limités.

Globalement, trois communes se détachent :

- ✓ **Aix-les-Bains** qui dispose de l'offre la plus importante en termes de services offerts et de lignes différentes ;
- ✓ **Le Bourget-du-Lac** qui bénéficie de la ligne forte du réseau Synchro, y compris les dimanches ;
- ✓ **Drumettaz-Clarafond** qui accueille les deux principales lignes Ondéa (1 et 2), et un nombre élevé de lignes de proximité.

Commune	Nb d'arrêts de bus	Nb de lignes					Nb de services						Arrêt le plus desservi	Nb de services à l'arrêt		
		Principale	Synchro	Proximité	Régionale	Total	JOB	HPM (7h30-8h30)	HC (14h30-15h30)	Après 20h	Samedi	Dimanche			TER (JOB)	TAD (JOB)
AIX-LES-BAINS	92	6	-	20	1	27	397	48	19	20	204	22	179	13	Gare SNCF d'Aix-les-Bains	322
BOURDEAU	6	-	-	3	-	3	8	3	-	-	-	-	-	11	La Fosse	6
BRISON-ST-INNOCENT	12	-	-	1	-	1	10	3	-	-	-	-	-	13	Saintinaix	9
CHANAZ	7	-	-	6	-	6	13	6	-	-	-	-	-	11	CHANAZ ECOLE	8
CHINDRIEUX	7	-	-	3	-	3	6	3	-	-	-	-	14	11	PRAZ	4
CONJUX	2	-	-	1	-	1	3	1	-	-	-	-	-	11	CONJUX ECOLE	5
DRUMETTAZ-CLARAFOND	16	3	-	10	-	13	278	29	13	17	144	22	-	13	Drumettaz Centre Commercial	126
ENTRELACS	59	-	-	19	-	19	41	14	-	-	-	-	48	10	Collège Jacques Prévert	20
GRÉSY-SUR-AIX	35	2	-	9	1	12	158	19	7	12	94	-	41	13	Collège de Grésy	138
LA BIOLLE	19	-	-	9	-	9	19	6	-	-	-	-	-	10	SAVIGNY	9
LA CHAPELLE-DU-MONT-DU-CHAT	7	-	-	2	-	2	4	2	-	-	-	-	-	11	Communal	4
LE BOURGET-DU-LAC	29	2	1	6	1	10	317	39	14	16	118	43	-	11	Technolac INSEEC	287
MÉRY	9	1	-	1	-	2	130	8	7	12	90	-	-	13	Hexapôle Papyrus	126
MONTCEL	10	-	-	2	-	2	4	2	-	-	-	-	-	13	Montcel La Chapelle	4
MOTZ	6	-	-	3	-	3	6	3	-	-	-	-	-	11	MOTZ CHEF-LIEU MAIRIE	10
MOUXY	11	1	-	5	-	6	29	6	-	-	-	-	-	13	Chemin des Maïs	15
ONTEX	4	-	-	2	-	2	5	2	-	-	-	-	-	11	Village	2
PUGNY-CHATENOD	9	-	-	3	-	3	8	3	-	-	-	-	-	13	Les Balcons du Revard	8
RUFFIEUX	4	-	-	4	-	4	10	4	-	-	-	-	-	11	RUFFIEUX CHEF-LIEU	8
SERRIERES-EN-CHAUTAGNE	9	-	-	4	-	4	10	4	-	-	-	-	-	11	MATHY	8
ST-OFFENGE	13	-	-	2	-	2	4	2	-	-	-	-	-	13	Les Gonnards	4
ST-OURS	7	-	-	3	1	4	10	3	-	-	4	-	-	10	LA FORET	6
ST-PIERRE-DE-CURTILLE	4	-	-	1	-	1	3	1	-	-	-	-	-	11	St-Pierre Ecole	4
TRESSERVE	12	-	-	2	-	2	27	7	-	-	-	-	-	13	Montée Reine Victoria	13
TRÉVIGNIN	8	-	-	5	-	5	14	6	-	-	-	-	-	13	Trévignin Véniper	4
VIONS	2	-	-	3	-	3	6	3	-	-	-	-	14	11	VIONS ECOLE	8
VIVIERS-DU-LAC	10	2	-	5	1	8	127	16	6	5	58	22	13	13	Alliu	111
VOGLANS	16	-	1	1	1	3	216	26	8	11	64	21	-	13	Voglans Tremblay	208

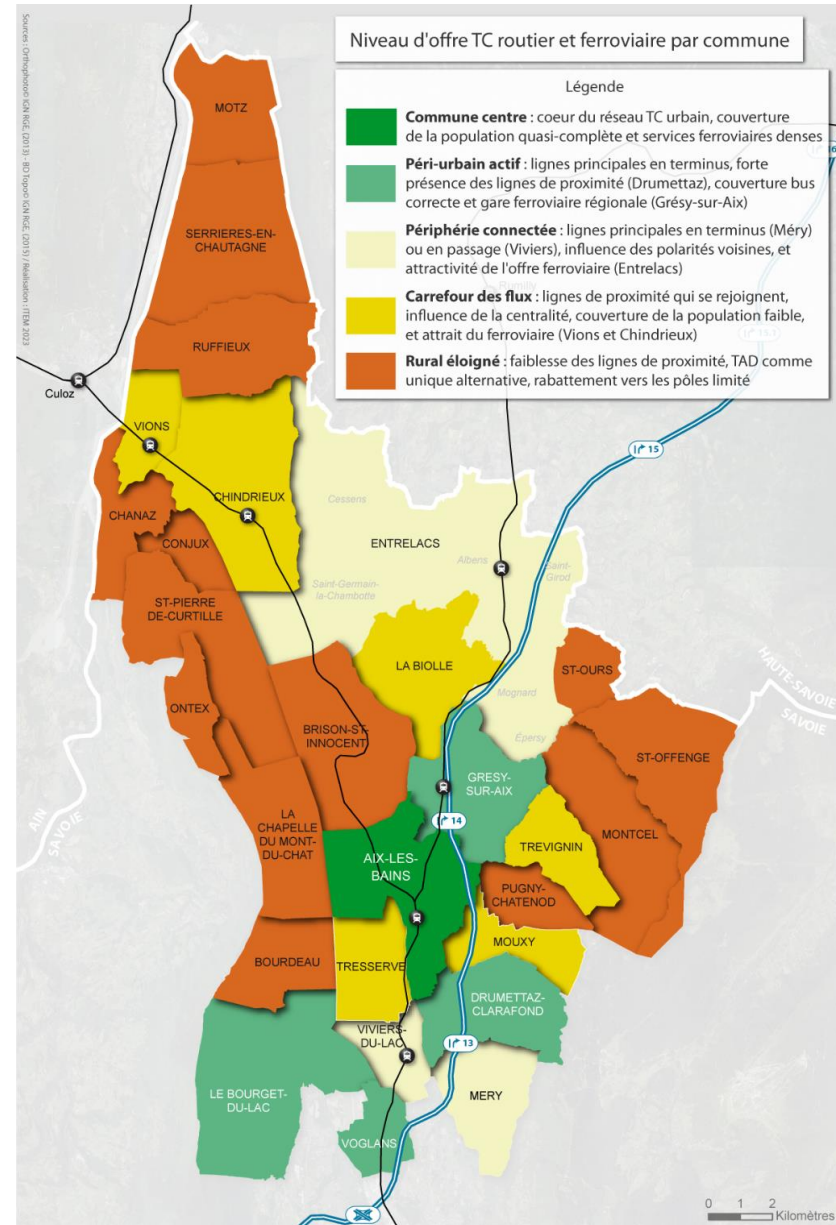
↳ Calcul du « score TC » par commune

Pour synthétiser une vision de l'offre de transports collectifs sur Grand Lac, un « score TC » est calculé. Il est composé d'un score ferroviaire et d'un score routier. Le score ferroviaire valorise chaque train comme deux fois plus attractif qu'un service de bus régulier, une pondération qui se retrouve dans les usages et dans la recherche en mobilités. Le score routier valorise les services principaux (Ondéa et Synchro) à 100%, tandis que les lignes de proximité, de par leur orientation scolaire, sont valorisées à 40%, les lignes régionales à 60%, et les lignes TAD à 20%. Un malus est appliqué sur 50% du score routier avec le taux de couverture de la population à 5 et 10 minutes à pied des arrêts de bus.

↳ Evaluation du niveau d'offre de TC routiers et ferroviaires par commune

Le calcul du score fait émerger 5 groupes de communes :

- ✓ **Groupe « Commune centre »** : Aix-les-Bains dispose à la fois de la meilleure accessibilité (taux de couverture de la population) au réseau de TC urbains, la plus forte densité de services routiers et ferroviaires (centralisation des flux et pôle d'échange de la gare) et la présence d'établissements scolaires qui sont la destination des lignes de proximité.
- ✓ **Groupe « Péri-urbain actif »** : 4 communes bénéficiant de services de lignes à forte fréquence, notamment du fait de la présence de pôles d'activité (Technolac, Hexapôle), de zones commerciales ou d'établissements scolaires (Lycée et collège Marlioz), et présence d'une gare située sur un axe régional de première importance (Grésy-sur-Aix).
- ✓ **Groupe « Périphérie connectée »** : 3 communes bénéficiant également du passage de lignes fortes et de l'influence proche des pôles d'activité, et pour Entrelacs, d'une bonne desserte ferroviaire sur l'axe Chambéry-Annecy, qui compense l'absence de ligne principale et le taux de couverture faible (46%) des TC routier. A l'inverse de Viviers-du-Lac, dont le niveau de desserte ferroviaire est plus faible et en dessous de son potentiel.
- ✓ **Groupe « Carrefour des flux »** : 6 communes hors des lignes principales, qui se trouvent à la jonction de lignes de proximité, et bénéficient donc d'une desserte régulière aux heures de pointe. La couverture de population est faible mais supérieure à 50%. Vions et Chindrieux bénéficient de la présence des gares ferroviaires, malgré un taux de couverture et un nombre de services de proximité inférieur à la moyenne du groupe.
- ✓ **Groupe « Rural éloigné »** : 14 communes avec un faible nombre de services de proximité, le TAD est la solution de transport la plus consistante. Les pôles d'emploi et scolaires sont éloignés difficiles d'accès, et les arrêts de bus couvrent moins de la moitié des habitants. A noter la situation paradoxale de Brison-Saint-Innocent qui est frontalière d'Aix-les-Bains mais faiblement connectée par des lignes de proximité et sans accès ferroviaire malgré le passage de la ligne vers Culoz.



7. Les conditions de circulation des TC routiers

7.1 Les aménagements routiers

Aucun aménagement de priorisation pour la circulation des bus ou cars n'est en place à l'échelle du territoire. Seules des réservations ponctuelles de voie sont affectées pour des arrêts : C'est notamment le cas à la gare SNCF d'Aix-les-Bains, près de l'école primaire à Voglans ou sur l'avenue Lord Revelstoke à l'arrêt **Hôtel de Ville** (voie mixte vélo et bus sur 100 mètres dans les 2 sens).

Les voies réservées aux bus et cars, aménagées sur les axes où la congestion routière est la plus forte ont pour objectif de fluidifier leur circulation. Impact recherché :

- ✓ **Améliorer les temps de parcours** : augmentation des vitesses commerciales = meilleure compétitivité de temps en comparaison des modes motorisés individuels. Et donc augmentation de la fréquentation des usagers des TC ;
- ✓ **Fiabilisation des horaires** : les horaires planifiés sont moins soumis aux aléas de la circulation générale, les temps de trajets en TC sont plus stables et prévisibles. Les usagers sont sécurisés dans la planification de leurs trajets ;
- ✓ **Limitation des coûts d'exploitation** : des bus bloqués par la congestion sont moins productifs. Une meilleure vitesse commerciale mobilise moins de matériel roulant et de conducteurs, pour un même niveau de service.

7.2 Les temps de parcours

Pour les trajets avec Aix-les-Bains pour origine ou destination, les TC routiers présentent une alternative peu éloignée des temps de parcours de l'automobile : pour un trajet entre le centre d'Aix-les-Bains et Technolac, en heure de pointe et sur un JOB, le trajet en bus dure **32 minutes (dont 8 de marche)** et celui en automobile **20-25 minutes, dont 5-10 pour stationnement et derniers mètres à pied**.

Concernant les 3 lignes principales du réseau Ondéa, leurs tracés sont assez directs et seuls des aménagements favorables aux bus pourront les rendre plus compétitifs vis-à-vis d'un trajet en automobile.

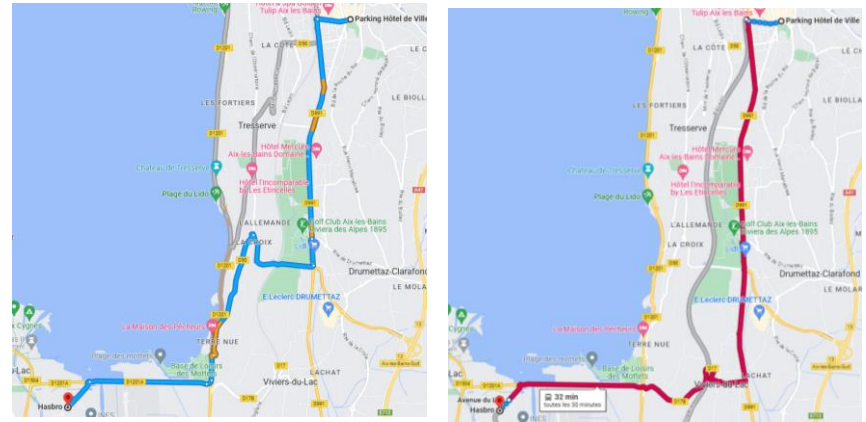
En revanche pour les trajets transverses de périphérie à périphérie, les écarts se creusent en faveur de l'automobile individuelle. Les trajets en TC sont pénalisés par la desserte de nombreux arrêts, les détours réalisés pour desservir différentes zones et les correspondances imposées pour changer de ligne. Pour un trajet entre Grésy-sur-Aix et Technolac en heure de pointe du matin et sur un JOB :

- ✓ **Bus : 59 minutes (dont 9 de marche)**
- ✓ **Voiture : 20-30 minutes, dont 5-10 pour stationnement et derniers mètres à pied**

En dehors de certains trajets vers ou depuis le centre d'Aix ou les principales polarités, les TC routiers restent destinés à un public captif, contraint d'utiliser ce mode pour des économiques ou sociales.



Voie réservée aux TC et taxis au niveau de la gare d'Aix



Comparaison temps de parcours TC / VP via google entre le centre d'Aix-les-Bains et Technolac

8. Les tarifications des TC

Actuellement, trois collectivités ont une responsabilité d'organisation des transports collectifs sur tout ou partie du territoire de Grand Lac : Grand Lac, Grand Chambéry (Ligne A au Bourget-du-Lac et à Voglans, en collaboration avec Grand Lac), et la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Si la réorganisation des responsabilités actée par la loi NOTRe (2015) a diminué le nombre d'Autorités Organisatrices de la Mobilité, les conditions tarifaires et les modalités restent disparates selon le service utilisé. Par exemple, les abonnements des cars de la Région et ceux des TER, pourtant tous les deux organisés par la Région, ne suivent pas la même politique tarifaire.

8.1 Les modalités tarifaires

↳ Ondéa et Synchro

Une tarification combinée est possible pour les voyageurs empruntant les deux réseaux de TC qui permet ainsi la réalisation de trajets en TC sur les deux agglomérations et ce même avec un ticket unitaire.

↳ Cars Région Savoie

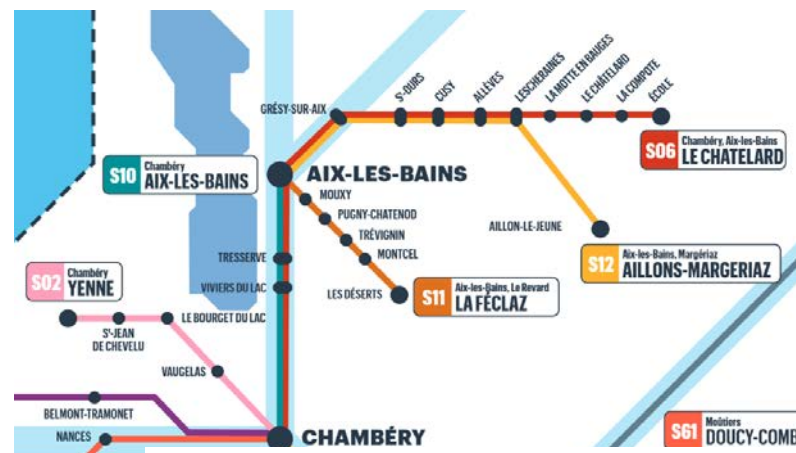
Pour ce service qui remplace les cars Belle Savoie Express depuis la réorganisation territoriale instituée par la loi NOTRe, le ticket unitaire varie en fonction de la ligne empruntée :

- ✓ La ligne **S10**, ou « Ligne des Plages » entre Aix-les-Bains et Chambéry par les bords du lac est proposée à 1,5 € et 2 € en aller-retour ;
- ✓ La ligne **S11**, qui relie Aix-les-Bains à La Féclaz est fixée à 4,50 € et 8 € aller-retour.

Les abonnements mensuels sont fixés à 44 €. Mais sur les lignes desservant le territoire, ils ne sont proposés que sur les lignes S02 et S06. Les lignes S10, S11 et S12, à vocation plus touristique, ne semblent pas proposer d'abonnement mensuel ou annuel. Aucun tarif réduit pour les moins de 26 ans ou autres publics précaires n'est proposé.

↳ Les trains et cars TER

Pour le réseau TER, également organisé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et délégué à la SNCF, les coûts varient selon la gare d'origine et la gare de destination. Par exemple, un abonnement annuel entre la gare d'Albens et la gare de Chambéry revient à 59,70 € par mois. Des abonnements pour les scolaires, les moins de 26 ans et les entreprises sont également proposés.



Réseau des cars Région Savoie – focus sur Aix-les-Bains

	Synchro	Ondéa	Synchro +Ondéa
Ticket unitaire	1,40 €	1,60 €	1,80 €
Abonnement mensuel - 26 ans	22 €	25 €	30 €
Abonnement mensuel 26-64 ans	36 €	38 €	40 €
Ticket journée	4,50 €	3,50 €	-

	Cars Région Savoie
Ticket unitaire	De 1,5 à 4,5 €*
Ticket aller-retour	De 2 à 8 €*
Abonnement mensuel	44 €

* Selon les lignes

8.2 Les tarifs combinés

↳ Synchro & Ondéa

Les deux réseaux d’Aix-les-Bains et de Chambéry ont mis en place une **tarification combinée qui commence avec le ticket unitaire** (vendu uniquement à bord des bus). Puis des **abonnements mensuels** avec un tarif différencié entre les moins de 26 ans des plus de 26 ans. Les **abonnements annuels introduisent également la catégorie des plus de 65 ans, dont le tarif est le même que l’abonnement annuel des moins de 26 ans : 212 € par an**. C’est le tarif le plus attractif, avec un coût ramené au mois inférieur à 18 €, soit -41 % sur le tarif mensuel pour les moins de 26 ans.

↳ Cars Région Savoie + Ondéa

La Région Auvergne-Rhône-Alpes propose un **abonnement mensuel commun avec le réseau Ondéa, pour 54 € par mois** (contre 44 € pour l’abonnement Régional seul). La même grille tarifaire est proposée pour une combinaison des cars de la Région avec le réseau Synchro de Chambéry.

↳ Train TER + bus urbains (Synchro ou Ondéa)

Des abonnements bus urbains sont proposés en combinaison avec les trains TER. Il n’existe **pas d’abonnement combinant les 3 réseaux** (TER + Ondéa + Synchro). Pour **Ondéa**, le coût d’un abonnement, ajouté à celui du TER, est le suivant :

- ✓ Moins de 26 ans : **18 € + coût abonnement TER** (-7€ sur l’abonnement Ondéa) ;
- ✓ Plus de 26 ans : **28 € + coût abonnement TER** (-10€ sur l’abonnement Ondéa).

Ces grilles tarifaires sont souvent peu lisibles et l’information difficile à trouver, en particulier pour les transports régionaux. Ce qui **introduit de la confusion et un manque de lisibilité pour l’usager actuel et potentiel, et qui réduit d’autant l’attractivité des TC, en particulier pour les personnes qui ont le choix de continuer à prendre leur voiture**.

8.3 Une offre tarifaire concurrentielle de l’automobile

En prenant le coût unitaire le plus élevé pour les TC et le coût en essence d’un trajet en voiture (base Peugeot 208, 0,11€ par km), **les trajets en TC sont compétitifs dans le périmètre du réseau combiné Synchro+Ondéa**. En revanche sur les courtes distances et le TER, les prix sont supérieurs à ceux des trajets en voiture.

L’utilisation d’un abonnement, sur la base de 20 A/R par mois pour une personne active, permet en revanche de gagner en compétitivité sur la quasi-totalité des trajets. **L’avantage compétitif des TC en termes de tarifs est encore plus important** en prenant en compte le prix de revient kilométrique de l’automobile (PRK), qui tient compte de tous les frais supplémentaires en plus de l’essence (entretien, assurance...).

De plus, pour les salariés, il convient également de prendre en compte la prise en charge de 50 % à minima de l’abonnement de TC par les employeurs.

Titres mensuels Ondea - offres réservées aux abonnés TER

Abonnement mensuel Ondea - offre réservée aux abonnés TER -26 ans

18 €

Permet de voyager sans limitation sur les réseaux Ondéa Grand Lac du 1er au 30 ou 31 du mois et est soumis à la présentation d’un justificatif abonnement TER valide.

Abonnement mensuel Ondea - Offre réservée aux abonnés TER +26 ans

28 €

Permet de voyager sans limitation sur les réseaux Ondéa Grand Lac du 1er au 30 ou 31 du mois et est soumis à la présentation d’un justificatif abonnement TER valide.

	Offre	TC		Voiture	
		Avec un titre unitaire (plein tarif)	Avec un abo. (plein tarif, 20 A/R / mois)	Coût essence	PRK
Albens ↔ Annecy	TER	6,60 €	1,66 €	2,38 €	7,70 €
Le Bourget-du-Lac ↔ Chambéry	Synchro	1,40 €	0,90 €	1,19 €	3,85 €
Chindrieux ↔ Chambéry	Synchro + Ondéa	1,80 €	1,80 €	4 €	12,95 €
Aix-les-Bains ↔ Chambéry	Synchro + Ondéa	1,80 €	1 €	1,94 €	6,30 €
Grésy-sur-Aix ↔ Aix-les-Bains	Ondéa	1,60 €	0,95 €	0,65 €	2,10 €

9. Le développement du covoiturage

Le développement de solutions alternatives à l'automobile passe aussi par un **meilleur usage de la voiture**. Dans cet objectif, le développement du covoiturage est un levier pertinent et durable, notamment dans les communes périurbaines et rurales. Le covoiturage désigne **l'utilisation conjointe et organisée d'un véhicule par un conducteur et un ou plusieurs passagers**, dans le but d'effectuer un trajet commun. Cette pratique qui permet des **avantages individuels** (diminution du coût du déplacements) **et collectifs** (diminution du trafic routier) est en plein essor sur le territoire.

↳ Un niveau de connaissances limité

La pratique du covoiturage est difficilement mesurable, son usage n'est pas forcément intégré dans les enquêtes déplacements, ni dans les données de flux domicile-travail de l'INSEE. Il s'organise le plus souvent de façon informelle, c'est-à-dire entre amis ou collègues, sans l'intermédiaire de plateformes de mise en relation en ligne. Pour autant, cette pratique est jugée comme importante, en particulier sur les parcs d'activités Savoie Technolac et Savoie Hexapôle. D'autre part la structuration du réseau viaire donne au covoiturage un potentiel de développement important : nombre d'axes structurants limité et qui condense les flux sur deux à trois fuseaux nord-sud, ou présence de l'A41 et de ses deux échangeurs.

9.1 Les aménagements favorisant le covoiturage

↳ Un seul espace de stationnement dédié

Le covoiturage nécessite l'aménagement d'aires de covoiturage, idéalement situées sur les principaux axes de communication. 5 aires de covoiturage sont recensées par Grand Lac et ont été aménagées récemment. Leur objectif est de fournir une solution de stationnement pour les automobilistes qui rejoindraient une autre voiture en tant que covoitureur passager. Elles sont situées :

- ✓ A **Albens** (près de la gare SNCF) ;
- ✓ A la gare SNCF de **Grésy-sur-Aix** ;
- ✓ Au niveau des gorges du Sierroz à **Grésy-sur-Aix** (croisement D911 – D1201) ;
- ✓ A **Serrières-en-Chautagne** ;
- ✓ Et à **Voglans** (Villarcher).

D'autres pratiques sur des emplacements non officiels sont également constatées, par exemple à Drumettaz-Clarafond, à **proximité immédiate de la barrière de péage** (parc d'environ 30 places). Outre des aires informelles connues des usagers réguliers, **plusieurs micro-aires peuvent exister sur le territoire**.

↳ Une intermodalité autour du covoiturage à approfondir

Ces aires de covoitages peuvent également être équipées de stationnement vélo ou desservies par des lignes de bus urbaines. L'aire de covoiturage des gorges du Sierroz est par exemple desservie par la ligne 2 à l'arrêt Pont Pierre, et indiquée sur les plans du réseau Ondéa. Tout comme les aires de Serrières-en-Chautagne et Albens, qui sont reliées au arrêts « Mobéa » (Transport à la Demande). Elles devront être en revanche mieux intégrées au système des mobilités actives, avec le travail sur les accès piétons et vélo, et des stationnements sécurisés et diversifiés, à l'image du parc relais « Maison Brûlée » à Sonnaz, sur le réseau Synchro de Chambéry.



Inauguration bornes de covoiturage – Crédit Grand Lac

9.2 La mise en relation

Pour mettre en relation les conducteurs et les passagers, il existe les plateformes privées, la plus connue étant Blablacar. Ces plateformes sont utilisées pour des déplacements occasionnels de longue distance. Pour les déplacements du quotidien de courte distance, Grand Lac offre deux solutions complémentaires aux TC.

↳ Covoiturage spontané

Sur le principe des transports collectifs, Grand Lac et l'agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc ont défini deux « lignes » de covoiturage jalonnées d'arrêts équipés de poteaux lumineux. Les passagers affichent leur destination désirée en appuyant sur un bouton. Les automobilistes passant à proximité ont ensuite le choix de prendre en charge le passager jusqu'à cette destination.

- ✓ Entre Aix-les-Bains, quartier Franklin Roosevelt et Lescheraines ;
- ✓ Entre Aix-les-Bains, gare SNCF, et Le Mont Revard.

Les covoitureurs s'organisent de façon informelle pour le partage des frais. **Le passager comme le conducteur doivent signer une charte d'engagement et s'inscrire en ligne pour recevoir un kit de covoitureur.**

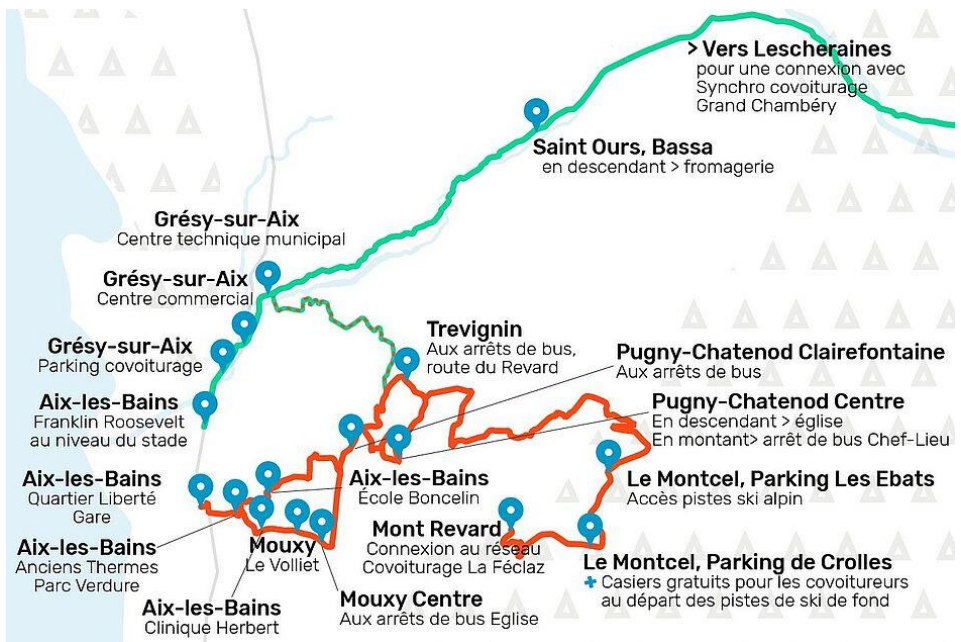
↳ Covoiturage organisé

En 2023, Grand Lac, le Département de Savoie, Grand Chambéry et la CC Cœur de Savoie, ont lancé un service de mise en relation de covoiturage organisé. Via l'application **Blablacar Daily**, les usagers conducteurs ou passagers renseignent leurs horaires de trajets pour chaque jour de la semaine, et l'application leur propose de les mettre en relation avec des personnes effectuant le même trajet à des horaires similaires.

L'application gère également la **gratification incitative financée par les collectivités partenaires** :

- ✓ Pour le conducteur, 0,10€ par km et par passager sont crédités ;
- ✓ Pour les passagers, les trajets sont offerts, sans avance de frais.

Les trajets pris en charge par cette gratification doivent être supérieurs à 5 kilomètres et se faire à l'intérieur du territoire couvert (Grand Chambéry, Grand Lac et Cœur de Savoie). Depuis, le 16 octobre 2023, le dispositif a été étendu à l'ensemble du Département de la Savoie.



Détail du prix

Prix du trajet	3,00 €
Carte Carburant	+ 15,00 €
<small>Offerte pour votre 1er covoiturage</small>	
Total	18,00 €

Le paiement sera disponible sur votre solde BlaBlaLines sous 3 jours ouvrés, une fois le trajet validé.

Subventionné par :

C'EST COMPRIS

On paye le trajet de Chloé !

Covoiturer avec **Blablacar Daily**

- Passagers : trajets offerts
- Conducteurs : trajets indemnisés

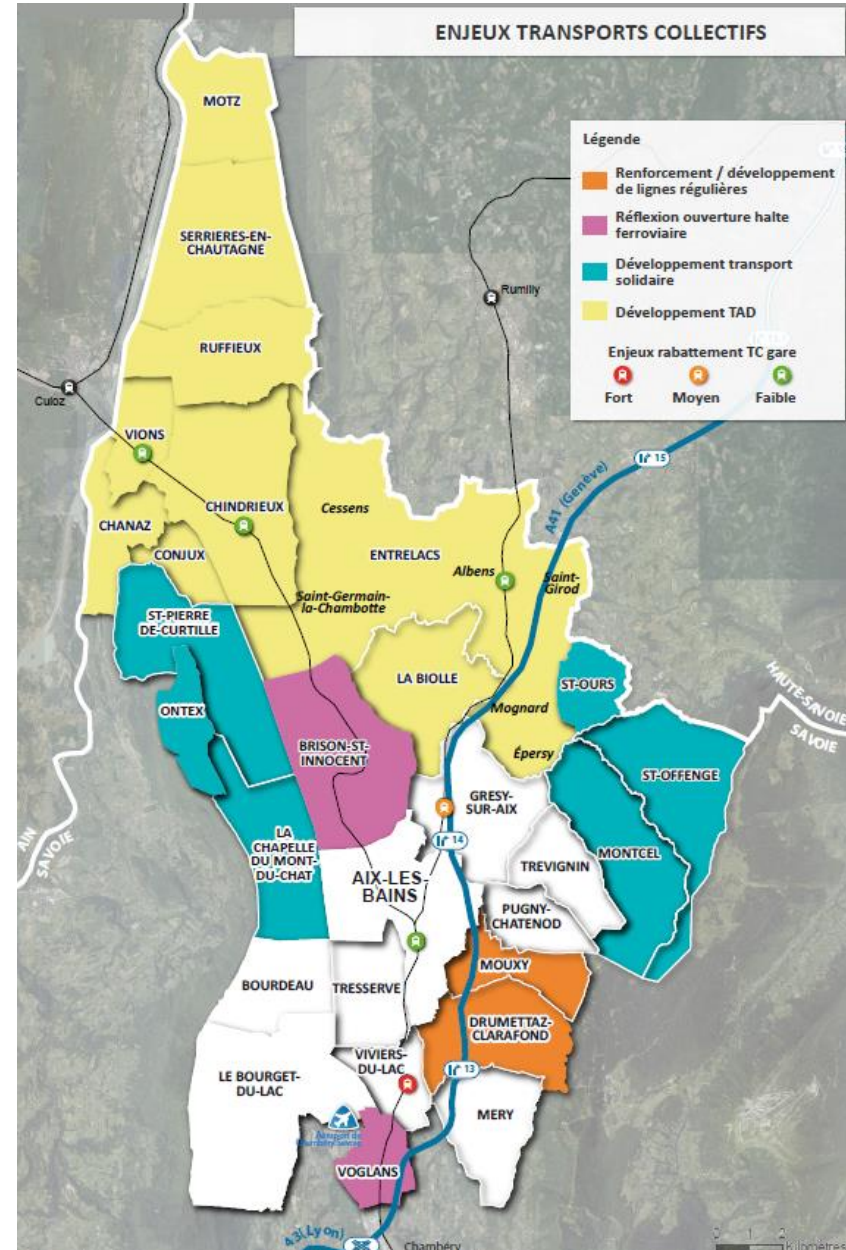
Les trajets sont offerts par :

QR code:

Enjeux des TC

A partir des constats et diagnostic et analyses du diagnostic, plusieurs enjeux émergent :

- ✓ Sur le territoire de Grand Lac, les TC doivent être améliorés sur la thématique des conditions de rabattement notamment au niveau de la gare de Viviers-du-Lac et dans une moindre mesure à Grésy-sur-Aix ;
 - ✓ Développer l'offre de TC à **Mouxy et Drumettaz-Clarafond** (desserte / offre / amplitude horaire) en objectivant les besoins en fonction des caractéristiques des secteurs à desservir (motorisation, densité de population, potentiel pour les TC,...) ;
 - ✓ Une réflexion sur de nouvelles haltes potentielles qui pourraient s'ouvrir à Voglans (en lien avec la gare de Viviers-du-Lac).
 - ✓ Le développement de l'autostop solidaire participatif pourrait être incité dans les communes les plus « enclavées » des TC, au potentiel trop limité pour un développement attendu de l'offre ;
- Un travail concerté autour de ces enjeux sera effectué durant la suite de la réflexion afin de les affiner et/ou modifier.*



Les principaux éléments à retenir

ATOUTS

- Six gares sur le territoire toutes connectées à Aix-les-Bains
- Deux réseaux urbains, Synchro et Ondéa qui sont connectés et interopérables
- Les principaux pôles générateurs de déplacements desservis par les lignes régulières
- La mise en place d’un TAD zonal permet d’offrir une offre de transport à toutes les communes, tout en évitant des doublons coûteux
- Une utilisation forte des TC en direction d’Annecy et de Chambéry

FAIBLESSES

- Une faible utilisation interne des TC et notamment vers Aix-les-Bains ou dans Aix-les-Bains même
- Une desserte de Technolac et Hexapôle dont la poursuite de l’amélioration est souhaitable depuis Aix-les-Bains et/ou depuis Chambéry
- Une trop faible utilisation du potentiel des gares en dehors de celle d’Aix-les-Bains
- Des conditions de circulation et de stationnement automobiles trop aisées pour favoriser un report modal vers les TC
- La majeure partie des communes ne disposent que d’une offre de TC dite « scolaire ».

OPPORTUNITES

- Le développement de Technolac et d’Hexapôle donc plus d’actifs et d’étudiants
- Une évolution des PLUi qui prenne en compte le développement des mobilités alternatives

MENACES

- Certaines gares sont très peu utilisées
- La coexistence de deux réseaux urbains peut nuire à une nécessaire complémentarité
- L’étalement urbain peut entraîner un afflux de population dans des secteurs qui seront délicats à desservir

PARTIE 5 :

LES MODES ACTIFS et le MANAGEMENT DE LA MOBILITE

Le développement de moyens de déplacement économes et peu polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied constitue un objectif fondamental d'un PDM. Ainsi, dans cette phase de diagnostic, il convient d'étudier le réseau actuel et les pratiques de modes actifs du territoire d'Aix-les-Bains et de ses environs.



Inauguration Véloroute des 5 Lacs – Crédit Grand Lac

1. Les enjeux du développement des modes actifs

Les **pôles urbains du territoire** sont à l'échelle des modes actifs. Toutefois, pour encourager ce mode, il importe d'agir sur le confort offert par les cheminements et la qualité des espaces qui leurs sont dédiés : revêtements, pente, intersections, surlargeurs... Aix-les-Bains doit profiter de son statut de ville moyenne où tout est à portée, en vélo ou à pied.

Une pratique disparate selon les modes et les secteurs

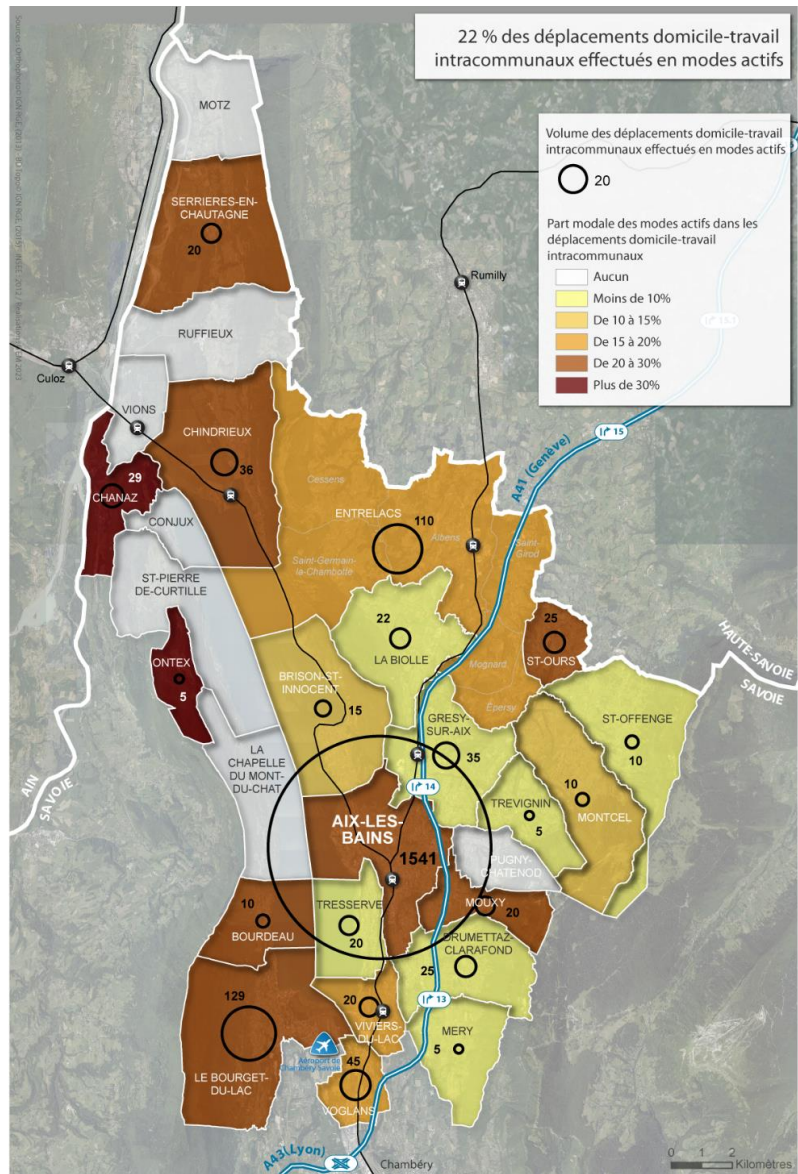
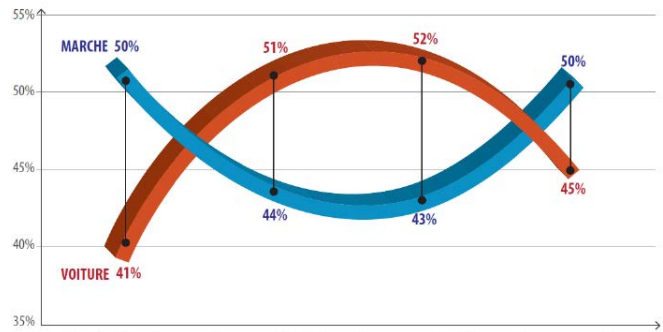
Pour rappel, selon l'enquête EMC² de 2022, tous motifs confondus **le vélo représente seulement 3 % des déplacements**, et 4% sur le pôle urbain. La part de la marche est beaucoup plus importante, puisque **28 % des déplacements y sont effectués par ce moyen**.

Des chiffres supérieurs à ceux de l'INSEE de 2019 : selon ces calculs **22 % des déplacements domicile-travail internes aux communes** sont réalisés à pied ou à vélo. Ce chiffre révèle à la fois une **pratique déjà bien ancrée**, mais également des potentialités de développement de la pratique, puisque près de 70 % de ces déplacements sont encore effectués en voiture.

La forte pratique de la marche démontre donc que la faible part modale du vélo ne doit pas être vue comme une fatalité. En effet, même si la marche peut revêtir un caractère subi, pratiquée par des captifs, ce mode semble possible pour des déplacements de courte distance. Dès lors, si le vélo ne l'est pas, ce n'est pas tant pour des raisons trop souvent avancées de sécurité, mais peut-être pour des raisons de commodité.

Des constats similaires sur le territoire comme partout en France : **La marche est plus fréquente dans les grands pôles urbains et les communes rurales. A l'inverse, même pour des déplacements de moins de 2 km, la voiture est plus utilisée dans le périurbain.**

Parts modales des déplacements de moins de 2 km en fonction de la commune de destination



1. Les enjeux du développement des modes actifs

↳ Qu'entend-on par modes actifs ?

Les modes actifs regroupent le vélo et la marche, mais aussi des modes non motorisés plus « confidentiels » (ex : trottinette, roller, skate...). Adaptés pour des déplacements de courte distance, ces modes doivent être intégrés à la chaîne globale des déplacements et aux politiques en matière de mobilité.

La promotion et le développement des modes actifs répondent ainsi aux enjeux :

- ✓ De limitation de la place et de l'usage de l'automobile et d'une amélioration de la qualité des espaces urbains et ruraux ;
- ✓ De diminution de la part des budgets consacrés aux déplacements, pour les ménages et les collectivités ;
- ✓ De diminution de l'impact environnemental de nos déplacements et des émissions de polluants ;
- ✓ D'amélioration de la santé publique, du fait d'une activité physique régulière.



Source : Département de la Savoie

2. La pratique cyclable

L'article 20 de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE, 1996), qui s'applique à toutes les agglomérations quelle que soit leur taille, édicte l'obligation de « la mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides ». Le plan national vélo de 2019 vise un objectif de 9 % de part modale du vélo dans les déplacements quotidiens en 2024, une ambition renforcée dans sa dernière version sur 2023-2027, avec un accent particulier sur la formation et les infrastructures cyclables.

2.1 Les aménagements cyclables

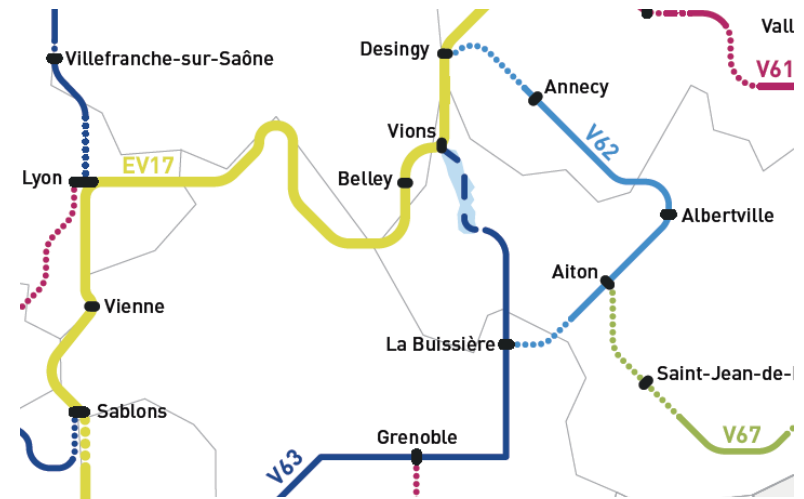
↳ L'inscription du territoire dans le réseau de véloroutes et voies vertes

Le territoire est à l'intersection de deux axes cyclables structurants du secteur Alpin :

- ✓ L'**Eurovélo EV17 ViaRhôna**, d'une longueur totale 1 187 km qui relie le Lac Léman à la Méditerranée, en suivant le Rhône, s'appuyant sur les **deux tiers de son parcours sur des voies en site propre**, et sur le tiers restant sur des voiries partagées. Cette véloroute dessert le territoire sur la Plaine de la Chautagne, par Motz jusqu'à Chanaz. Sur les 21 km de parcours, un tiers est aménagé sous forme de voie verte ou de piste en site propre, et le reste est en voie partagée sur des routes à faible trafic ;
- ✓ La **Bellavia** (anciennement V63), qui relie Châteauneuf-sur-Isère à Chanaz, via **Grenoble, Chambéry et le Lac du Bourget**. Elle est **intégralement en site propre sur sa partie sud entre Voglans et le Grand Port d'Aix-les-Bains, via Savoie Technolac**. Sur la partie nord, entre la Grand Port et Chanaz, des **difficultés d'aménagements demeurent, en particulier le long de la D991 entre Brison-Saint-Innocent et Chindrieux**. Une **navette lacustre estivale relie directement Chanaz et Aix-les-Bains via le canal de Savières**. Pour le long terme, un aménagement plus sécurisant que l'actuel le long de la RD 991 est à l'étude.

Le Schéma Cyclable de Grand Lac (2022) met l'accent sur la **Véloroute des 5 Lacs**, reliant les 5 lacs alpins de la région (Léman, Lacs d'Annecy, du Bourget, d'Aiguebelette et de Paladru), que viendront renforcer **17 km de nouveaux aménagements cyclables**.

Ces itinéraires, conjugués à l'attractivité touristique, constituent un atout majeur pour le territoire, en tant que portes d'entrées cyclables. En effet, l'impact du tourisme cyclable est majeur, tant d'un point de vue écologique qu'économique. Les retombées de ce type de tourisme ne sont pas négligeables, les cyclotouristes consacrent un budget important pour leurs vacances, puisqu'ils dépensent en moyenne 68 € par jour, contre 55 € pour un touriste « classique » selon une étude de 2020.



Extrait de la carte du Schéma national des véloroutes de 2023 – source : Vélo & Territoires



Piste en site propre sur l'Eurovélo EV17 – source : Google Maps



Aménagement V63 au Bourget-du-Lac – source : Google Maps

2.2 Les aménagements cyclables

Un maillage existant incomplet pour développer la pratique

Le territoire compte près de **84 km d'aménagements cyclables** dont :

- ✓ **31,6 km de voies vertes et pistes cyclables** situées essentiellement sur les bords du Lac, le long du Rhône, et entre le Bourget-du-Lac et Voglans, via Savoie Technolac) ;
- ✓ **36,8 km de bandes cyclables**, principalement situées sur la D991 entre Aix-les-Bains et Viviers-du-Lac prolongées ensuite en direction de Sonnaz, sur la D1201 entre les Mottets et Grésy-sur-Aix ;
- ✓ Le linéaire restant (15,6 km) est composé de divers aménagements en voie partagée : **double-sens cyclable, aménagement sur trottoir, Chaussée à Voie Centrale Banalisée...**
- ✓ A ces infrastructures cyclables s'ajoute **l'ensemble des zones de modération des vitesses** (zone 30, zone de rencontre ou voirie limitée à 30 km/h).

A l'échelle globale, le **maillage existant est surtout concentré sur Aix-les-Bains et le secteur sud de sa couronne périurbaine**. Il peut permettre des déplacements intercommunaux (ex : Aix-les-Bains ↔ Le Bourget-du-Lac, Aix-les-Bains ↔ Viviers-du-Lac...) ou des déplacements intracommunaux, en s'appuyant sur des zones apaisées présentes dans la majorité des communes.

La validation d'un Schéma Directeur Cyclable pour développer le réseau

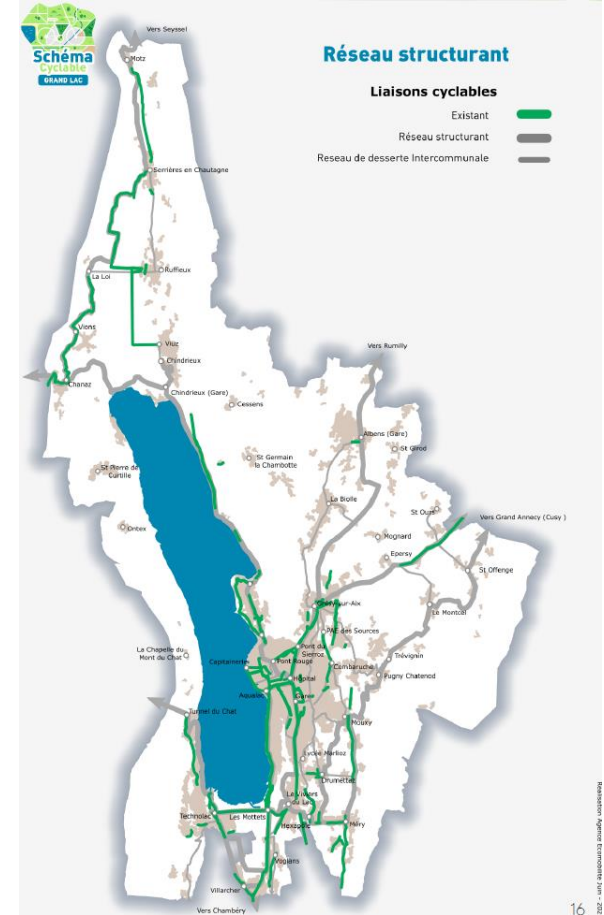
Validé en 2022, le nouveau Schéma Directeur Cyclable définit **158 km de nouveaux aménagements**. Le SDC portera ainsi à près de **242 km le linéaire d'aménagements cyclables**, en plus des aménagements favorisant un apaisement des vitesses et du trafic. Son objectif est notamment de **favoriser les déplacements utilitaires du quotidien** (trajets vers le travail ou les études) et de **hiérarchiser un réseau en 3 niveaux** : structurant, secondaire et communal.

Le réseau structurant représente le plus grand linéaire, avec à terme **89 kilomètres ajoutés sur les 158**, dont 32 doivent être réalisés à court terme (mi-mandat). **Le budget global pour le développement des itinéraires cyclables est fixé à près de 20 M€**, dont plus de 6 M€ pour des opérations de court terme, le plus grand effort financier étant planifié pour le long terme, plus de 7,5 M€ après l'actuel mandat.

L'addition des aménagements doit assurer une pratique cyclable sécurisée pour tous les déplacements :

- ✓ Internes aux communes, sur le pôle urbain central, et au sein des communes périurbaines ou rurales ;
- ✓ Entre les communes et vers les principaux pôles, en particulier sur le pôle central et depuis l'Albanais ;
- ✓ Depuis et vers l'extérieur en s'appuyant sur les aménagements structurants (EV17 et V63) ;
- ✓ Pour des déplacements quotidiens, pendulaires et cyclo-touristiques.

Extraits du Schéma Directeur
Cyclable de 2022



Hiérarchie	Échéance	Estimation	Distance en km
Structurant	Court	5 393 278 €	32
	Moyen	4 793 187 €	42
	Long	6 051 238 €	16
Total 1		16 237 703 €	89
Secondaire	Court	591 381 €	15
	Moyen	1 118 334 €	35
	Long	1 510 628 €	13
Total 2		3 220 343 €	62
Communal	Court	281 000 €	3
	Moyen	38 100 €	4
Total 3		319 100 €	7
Total général		19 777 146 €	158

2.3 La qualité des aménagements proposés

↳ Une qualité globalement satisfaisante

D'une manière générale, les **aménagements cyclables présents sur le territoire sont de bonne qualité**, malgré quelques dysfonctionnements. Les **largeurs des bandes cyclables sont suffisantes** pour assurer des déplacements sécurisés, les **marquages au sol** (pictogramme vélos) et **panneaux de signalisation assurent une bonne lisibilité**, la **présence de sas vélos aux carrefours tricolores sur les pénétrantes d'Aix-les-Bains** (ex : boulevard Franklin Roosevelt...), ou la **sécurisation des voies d'insertion dans les carrefours giratoires**, démontrent une **forte volonté de proposer des aménagements cyclables de qualité sur le territoire**.

↳ Quelques dysfonctionnements recensés

Deux principales problématiques peuvent tout de même être recensées.

✓ La cohabitation vélos / piétons

Des **trottoirs partagés** sont présents sur le territoire (ex : Chindrieux), pour autant ces aménagements posent des **questions de sécurité du fait d'un différentiel de vitesse entre piétons et vélos**. De même, sur les bords du Lac, la **voie verte est jugée comme problématique en période de forte affluence**, lorsque se cumule à la fois piétons et cyclistes, chalands comme sportifs. A noter la **présence d'une bande cyclable de qualité sur la D1201 qui est en mesure d'accueillir une partie des cyclistes non chalands**. Cette bande cyclable ne sera en revanche pas en mesure d'accueillir les usagers les plus fragiles et les plus sensibles au fort trafic motorisé.

Cette problématique de cohabitation revêt un **caractère plus « philosophique » de mobilité**. En effet, la **principale cause de dangerosité est à mettre sur le compte de la vitesse des cyclistes**. On retrouve alors la même problématique que sur la voirie routière, où la cohabitation est difficile du fait d'une vitesse inadaptée des automobilistes. Il s'agit donc de choisir entre une **sectorisation des flux** (voie de circulation automobile / voie cyclable / voie piétonne...) qui **peut parfois être poussée à l'extrême** (voie trottinette / rollers... voie piétons avec un smartphone !), ou une **sensibilisation accrue et adaptée en fonction des différents modes**.

✓ Les discontinuités

Outre les discontinuités globales auxquelles s'attache à répondre le SDC, des discontinuités plus fines, à l'échelle **des intersections ou des traversées sont également recensées** (ex : Viviers-du-Lac) et doivent être résorbées.



Trottoir partagé à Chindrieux



Absence de traversée sur la D991 pour relier l'itinéraire cyclable vers Savoie Hexapôle – Source : Google Maps



Piste cyclable sur la D1201 en parallèle de la voie verte en bord de lac – Source : Google Maps

2.4 La qualité des aménagements complémentaires

↳ Une offre de stationnement qui s'étoffe

Le stationnement des cycles peut être vu comme un outil de report modal. Comme pour l'automobile, le stationnement sécurisé des vélos est une **préoccupation des usagers** (crainte du vol et des dégradations...). Une offre de stationnement avec un certain niveau de sécurité assuré pourra lever des freins à l'usage.

L'offre de stationnement est de **qualité autour des gares**, avec une bonne diversité d'offre : arceaux et box-vélos individuels. Par contre, elle n'est pas suffisamment dimensionnée pour accueillir l'augmentation souhaitée de la pratique cyclable et, déjà sur la gare d'Aix-les-Bains, les places disponibles sont insuffisantes pour répondre aux attentes des cyclistes en rabattement sur la gare. En gare d'Aix-les-Bains, en plus des arceaux, deux systèmes de stationnement sécurisés distincts sont même disponibles :

- ✓ **Box TER + Vélo** mis en place par la SNCF pour la Région AURA, pour les titulaires d'une carte Oûra, abonnement de 1€ / jour à 35€ / an ;
- ✓ **Consigne Vélodéa** mise en place par Grand Lac, dans le bâtiment de la gare, abonnement de 1€ / jour à 35€ / an, possibilité d'ajouter un forfait entretien du vélo.

La diversité de l'offre est une manière de répondre à différents besoins. **Cependant les deux systèmes de consigne ayant un niveau de service assez proche, ils se font in fine concurrence**, et créent de la confusion dans l'esprit des usagers. Les modalités d'abonnement et les conditions d'accès sont variables selon le prestataire du service.

Autour des autres pôles générateurs de déplacements, **l'offre de stationnement s'améliore** : on note l'installation récente de solutions de stationnement à Technolac (abris individuels fermés et arceaux) ou sur le Grand Port d'Aix-les-Bains.

↳ Un jalonnement efficace sur certains itinéraires mais orienté sur le loisir

Deux types de jalonnement sont présents sur le territoire :

- ✓ Le **jalonnement sur les voies vertes** (ex : bords du Lac, ViaRhôna) précisant les villes, pôles et/ou zones desservies ainsi que les distances à parcourir ;
- ✓ Le **jalonnement des itinéraires sportifs** (ex : Circuit de la Chambotte, Balcon du Bourget...) proposé par Savoie Mont Blanc.

Ces différents points de jalonnement ont le mérite d'exister mais sont **orientés sur une pratique cyclable de loisirs**, et moins pour des déplacements quotidiens. Même si les habitants connaissent leur territoire, le développement du jalonnement pour ce type de déplacements, est **utile pour orienter les usagers sur des itinéraires sécurisés**.

Le stationnement et le jalonnement, constituent des aménagements efficaces qui doivent viser l'ensemble de déplacements, pour, en complément des aménagements linéaires, favoriser la pratique cyclable.



Box-vélo sécurisés



Arceaux vélo Boulevard Robert



Abris individuels au Bourget du Lac – source : Vélodéa



Box TER + Vélo en gare d'Aix-les-Bains



Jalonnement de l'EV17



Jalonnement d'un itinéraire sportif

2.5 La fréquentation des aménagements

Le Conseil Départemental de Savoie mène une politique de connaissance accrue des niveaux de pratique à travers **l'implantation de points de comptage vélo**. 3 points de comptage sont présents sur le territoire, **sur les véloroutes et voies vertes** :

- ✓ Sur le chemin lacustre du Lido, à Tresserve (Véloroute V63) ;
- ✓ A l'extrême sud de la CA, sur la zone de Villarcher à Voglans (Véloroute V63), avec une dimension touristique mais également sur les déplacements du quotidien vers et depuis Grand Chambéry ;
- ✓ A Ruffieux à hauteur du Pont de la Loi (Eurovélo 17 – ViaRhôna).

▾ Un niveau de fréquentation minimale déjà notable sur certains axes

D'après les chiffres 2022 fournis par la Plateforme Nationale des Fréquentations (PNF), **la fréquentation aux points de comptage du territoire est notable**, d'autant que l'usage des voies étudiées est plutôt tourné vers les loisirs. Le point de comptage sur la ViaRhôna enregistre une **moyenne journalière de 201 passages**, avec des pics s'approchant des 1 000 passages par jour sur les week-ends de mai ou pendant les grandes vacances estivales. Le point de comptage près du Lido enregistre quant à lui **une moyenne de 990 passages par jour, avec des journées à plus de 2 000 passages en période estivale**. Enfin, le point de comptage de Villarcher enregistre les plus fortes fréquentations, avec une **moyenne de 1 248 passages par jour et des pointes approchant des 3 000 passages**. Il semble enregistrer une volatilité saisonnière moins forte que les autres points de comptage, ce qui pourrait être lié à l'existence de flux quotidiens entre la zone de Technolac au Bourget-du-Lac, et le nord de Grand Chambéry.

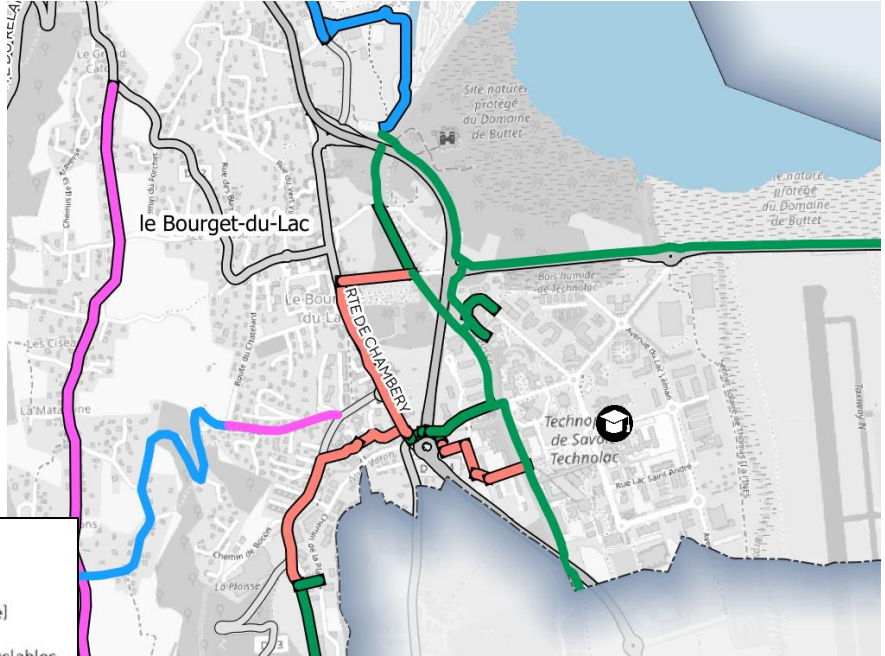


2.6 La qualité du rabattement cyclable vers les principales centralités

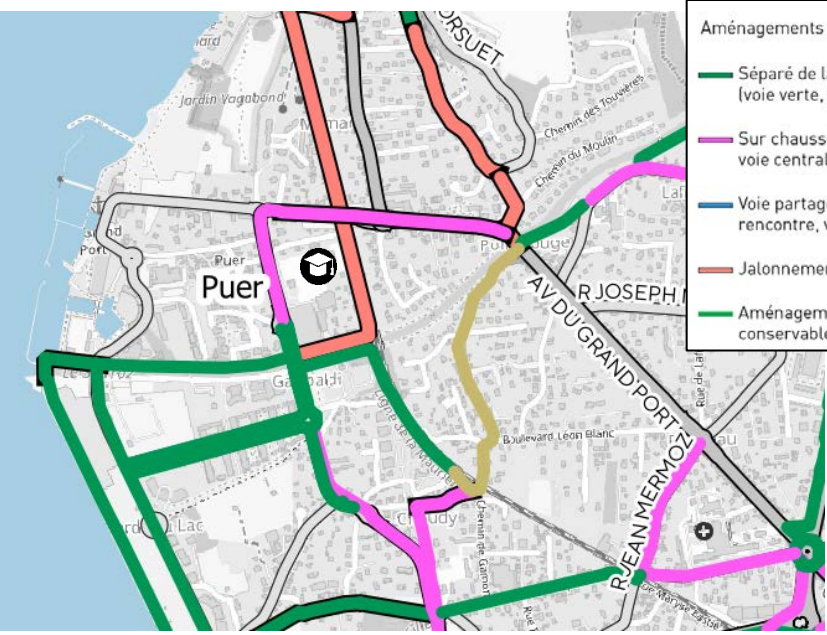
↳ Une qualité optimale vers Savoie Technolac et l'Université Savoie Mont Blanc

L'aménagement de la V63, depuis Chambéry et depuis Aix-les-Bains, cumulée à la généralisation de la vitesse automobile limitée à 30 km/h sur l'ensemble du parc d'activités permet des déplacements cyclables sécurisés depuis l'extérieur et à l'intérieur du site. Une offre de stationnement attractive complète les aménagements linéaires. Cette qualité des aménagements explique ainsi la forte fréquentation de l'aménagement, notamment pour des déplacements pendulaires, été comme hiver.

Un aménagement sécurisé est tout de même absent sur l'entrée de ville du Bourget-du-Lac (D14 / Route de Chambéry), le Schéma Directeur Cyclable y prévoit un jalonnement ainsi que le maillage en voie verte autour de Technolac.



SDC Zoom Le Bourget du Lac – source : Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc



Aménagements préconisés

- Séparé de la circulation (voie verte, piste cyclable)
- Sur chaussée (bandes cyclables, voie centrale banalisée)
- Voie partagée (zone 30, zone de rencontre, voie bus)
- Jalonnement
- Aménagement existant conservable en l'état

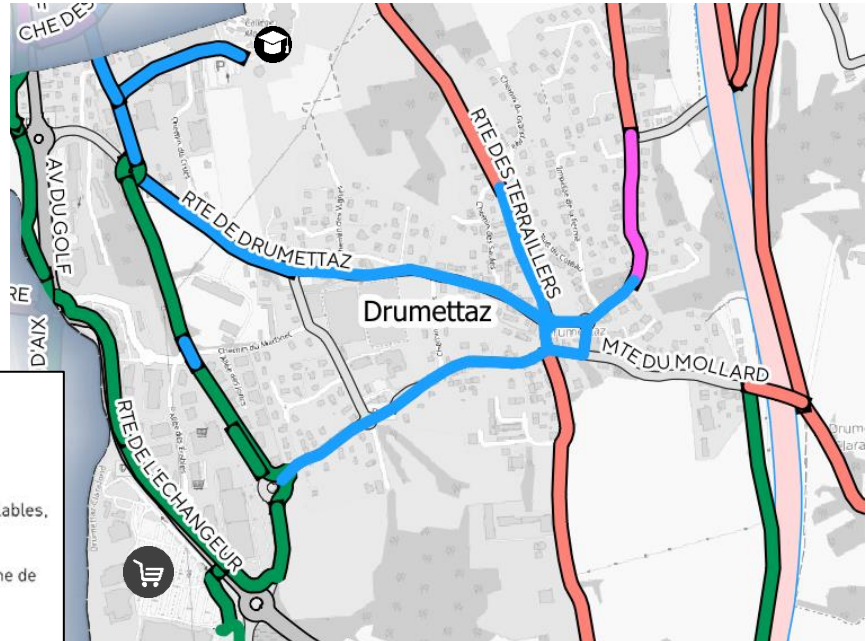
SDC Zoom Le Grand Port – source : Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc

↳ Une limitation des discontinuités sur les bords du lac et le collège Garibaldi

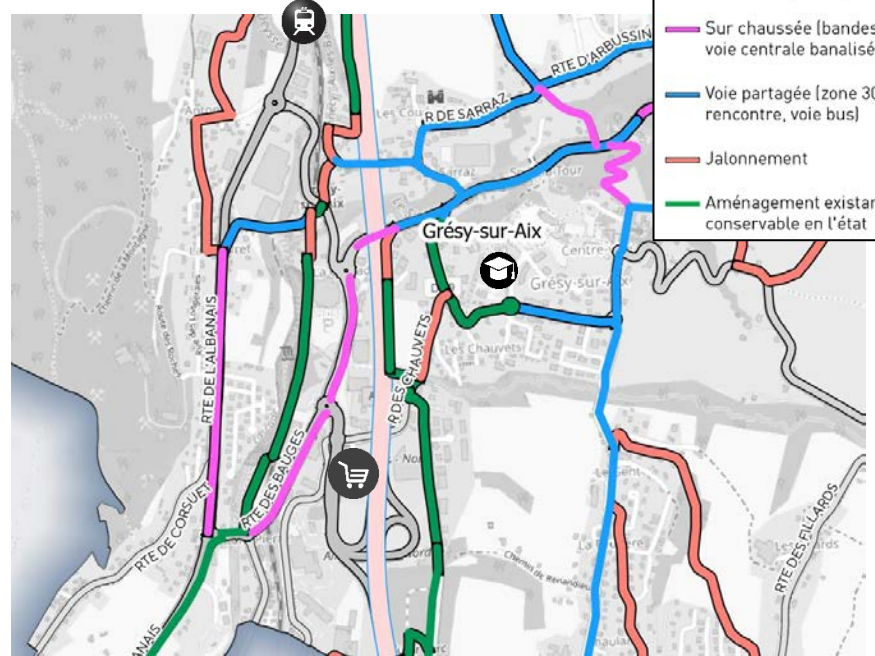
Le Collège Garibaldi et plus globalement le nord-ouest d'Aix-les-Bains profitent de la présence des plages et espaces portuaires vecteurs de déplacements de loisirs, notamment à pied ou à vélo. Sur ce secteur, le SDC aura surtout vocation à limiter les discontinuités. En complément des aménagements existants, des pistes et bandes cyclables sont notamment prévus.

Des aménagements à poursuivre sur Drumettaz-Clarafond

Le Complexe Scolaire Marlioz, ainsi que la zone commerciale Drumettaz-Clarafond sont deux secteurs générant des déplacements pendulaires, en particulier scolaires. Si les abords du Lycée Marlioz (Chemin du Lycée) sont équipés d'une piste cyclable, le secteur est assez peu dense en aménagements cyclables sécurisant. Le Schéma Directeur Cyclable envisage un maillage continu entre le centre de Drumettaz et le Lycée et la zone commerciale. L'apaisement des vitesses, par des zones 30 ou zones de rencontres, est privilégié, avec en complément des pistes cyclables, notamment en liaison sud-nord vers Aix-les-Bains.



SDC Zoom Drumettaz – source : Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc



SDC Zoom Grésy-sur-Aix – source : Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc

Aménagements préconisés

- Séparé de la circulation (voie verte, piste cyclable)
- Sur chaussée (bandes cyclables, voie centrale banalisée)
- Voie partagée (zone 30, zone de rencontre, voie bus)
- Jalonement
- Aménagement existant conservable en l'état

Une qualité disparate entre l'est et l'ouest de Grésy-sur-Aix

Le secteur commercial est traversé par une bande cyclable nord-sud (D911) et des zones apaisées. Une piste cyclable sur la D1201 sécurise les trajets vers Aix-les-Bains, le SDC prévoit de mieux la connecter avec l'ouest de Grésy-sur-Aix, avec une bande cyclable sur la route de l'Albanais et un projet de voie verte le long du Sierroz. A l'est, le collège du Revard est assez peu concerné par des aménagements cyclables, même si quelques zones 30 sont présentes à proximité. Le SDC prévoit un développement important des liaisons autour du collège, notamment pistes cyclables et zones d'apaisement des vitesses.

Les déplacements entre ces deux zones sont complexifiés par l'A41 et par un important trafic de transit.

Un réseau modes doux cohérent sur le centre-ville d'Aix-les-Bains

Le centre-ville d'Aix-les-Bains profite d'un **réseau de bonne qualité** :

- ✓ Des **aménagements cyclables sont présents sur les axes structurants** (Boulevard du Président Wilson, Boulevard Lepic, Avenue Maréchal de Lattre de Tassigny) et sur les **pénétrantes** (Avenue de Marlioz, Avenue Roosevelt...);
- ✓ La **généralisation des zones apaisées dans l'hypercentre** permet de pallier des potentielles difficultés d'aménagements cyclables, liées à la densité du bâti et aux faibles largeurs de voirie.

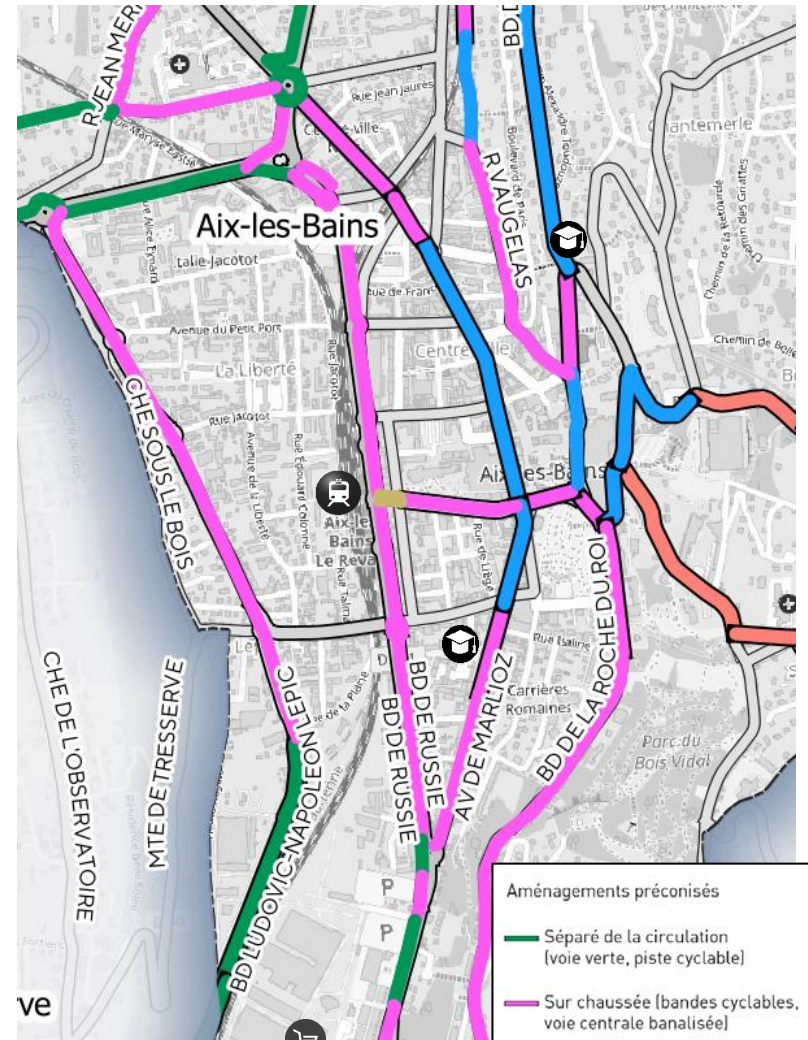
Les principaux projets prévus dans le SDC ont pour **objectif d'assurer une continuité des aménagements** avec :

- ✓ L'apaisement de la rue de Genève et de l'avenue de Marlioz pour la traversée nord-sud ;
- ✓ Le prolongement de la bande cyclable et transformation en piste cyclable sur le sud du Boulevard Lepic ;
- ✓ L'aménagement d'une piste cyclable sur l'avenue Charles De Gaulle, en prolongement de celle réalisée durant la pandémie de Covid, au niveau du Parc Floral, pour ainsi finaliser l'apaisement de l'hypercentre et constituer un **axe de haute qualité depuis la gare jusqu'au Thermes**.

Si l'organisation globale et projetée du réseau est cohérente, quelques améliorations peuvent tout de même être envisagées :

- ✓ Le **quartier Liberté a une forte vocation résidentielle et mériterait une généralisation de zones apaisées** plutôt que quelques voiries limitées à 30 km/h sur certains axes ;
- ✓ Afin de finaliser le réseau, l'avenue du Grand Port mériterait un **traitement particulier en prenant en compte également le secteur des Pré Riants**, actuellement à forte vocation routière malgré la présence de deux équipements sportifs structurants.
- ✓ La **zone apaisée de l'hypercentre manque de lisibilité**, il convient de mieux matérialiser les entrées de zone (travail sur le revêtement, aménagements d'apaisement) en plus d'un panneau de signalisation.

Enfin, un travail sur le linéaire existant peut s'avérer nécessaire, certaines bandes cyclables étant parfois dégradées et trop sujettes au stationnement gênant en double file. Le traitement des carrefours et ronds-points est également un enjeu fort pour la démocratisation des déplacements à vélo : l'insertion dans un rond-point routier non équipé de signalétique et d'aménagements spécifiques peut s'avérer anxiogène pour de nombreux profils d'utilisateurs, et donc empêcher le développement de la pratique.



SDC Zoom Aix-les-Bains Centre – source : Agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc

2.6 Les potentialités de développement de la pratique cyclable

Les données de fréquentation précédemment décrites démontrent que, **lorsque la qualité des aménagements et la sécurité des déplacements le permettent, la pratique cyclable peut être développée**. Cela même lorsque les conditions météorologiques ne sont pas favorables. Le **relief**, un argument souvent mis en avant pour expliquer une faible pratique, est un **point sur lequel il sera évidemment difficile d'agir**. Pour autant, les **Vélos à Assistance Electrique (VAE)**, dont le développement est sans cesse croissant, pourra être une solution à ne pas négliger pour la suite des réflexions.

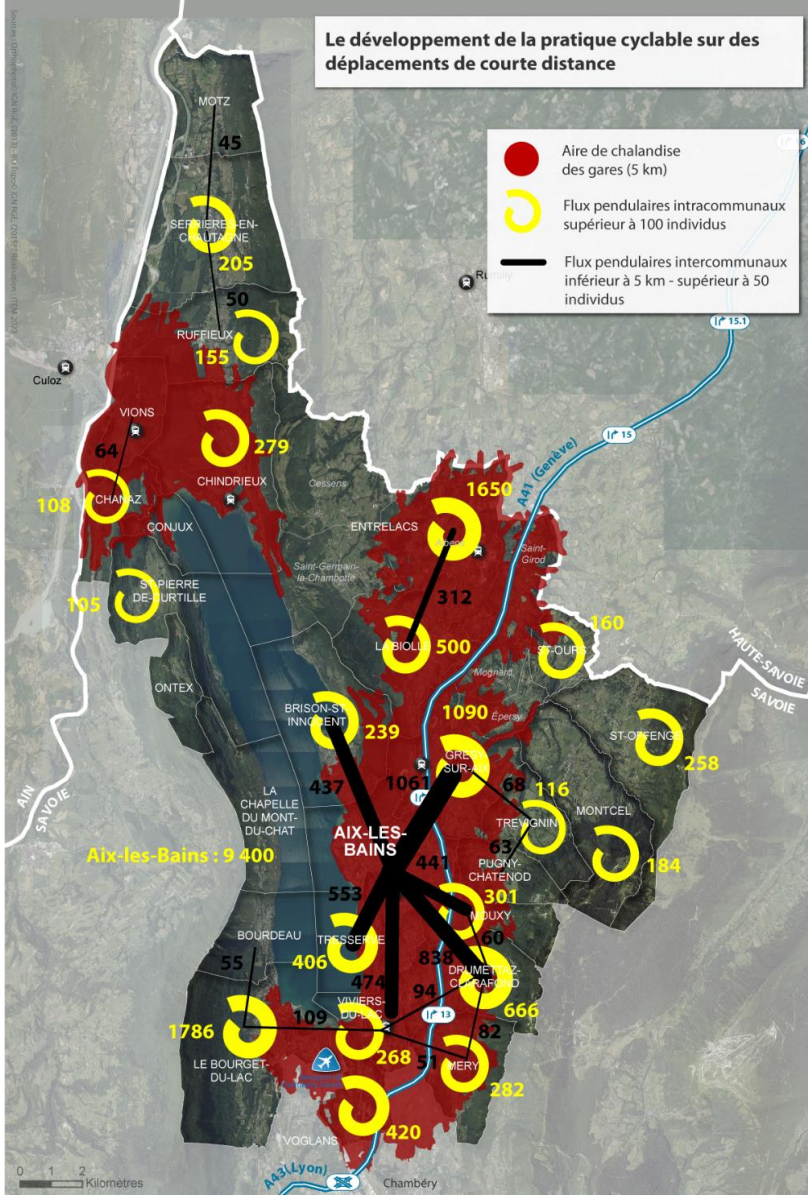
Des potentialités de rabattement liées aux déplacements pendulaires

Pour rappel, il a été démontré une faible utilisation du vélo pour des déplacements d'actifs **internes aux communes** (4 % des déplacements). Cette cible d'actifs, mais également de scolaires, peut être une priorité.

Or, **63 % des actifs et scolaires réalisent quotidiennement des déplacements à l'intérieur d'une même commune** (18 853 flux, dont la moitié à Aix-les-Bains). Une typologie de déplacements qui peut être facilement réalisée en modes actifs. Et si une partie de ses flux (plus de 20%) est déjà couverte par la marche à pied, la marge de progression de l'usage du vélo, pour les distances intra-communales un peu plus longues, est énorme.

90 % de la population à moins de 5 km d'une gare

Comme le démontre l'attractivité des espaces de stationnement vélo aux gares, le **rabattement cyclable vers ces Pôles d'Echanges Multimodaux représente une autre potentialité de développement** de la pratique cyclable. En effet, **pour rappel, 90% des habitants résident à moins de 5 km d'une gare ferroviaire**. Une distance réalisable en moins de 20-25 minutes en milieu urbain, soit une durée acceptable pour la grande majorité des usagers potentiels.



Des potentialités mises à mal par le relief et les coupures anthropiques

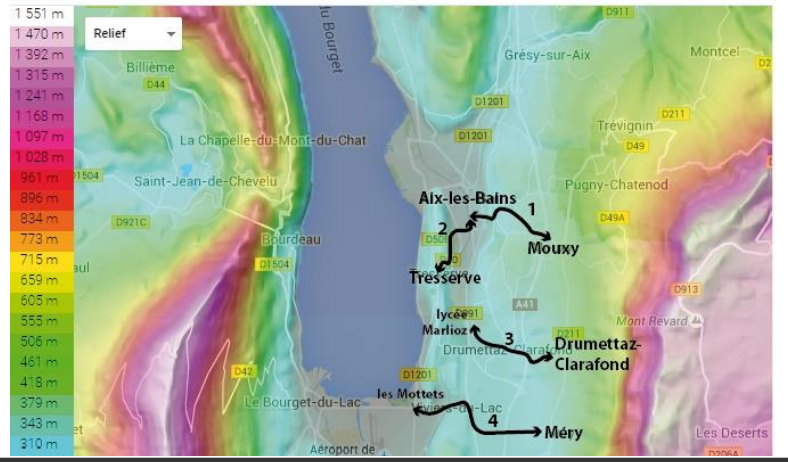
Le relief constitue un frein évident à la pratique. Sur plusieurs itinéraires, notamment au départ du centre-ville d'Aix-les-Bains, les pentes sont élevées. A cela s'ajoutent les coupures provoquées par les infrastructures ferroviaires et autoroutières.

Même si des déplacements cyclables sont de courte distance, ceux-ci peuvent être complexifiés par la pente.

Quatre exemples de profils, sur des itinéraires communs sont proposés pour illustrer ces propos.

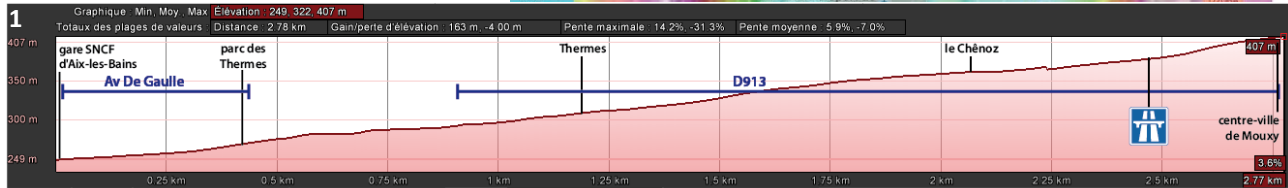
Exemples de pentes moyennes sur quelques cols mythiques du Tour de France

L'Alpe d'Huez	7,8 %
Col du Galibier	6,7 %
Col de la Madeleine	8 %
Mont Ventoux	7,5 %
Col du Télégraphe	7,1 % (pendant 12 km)



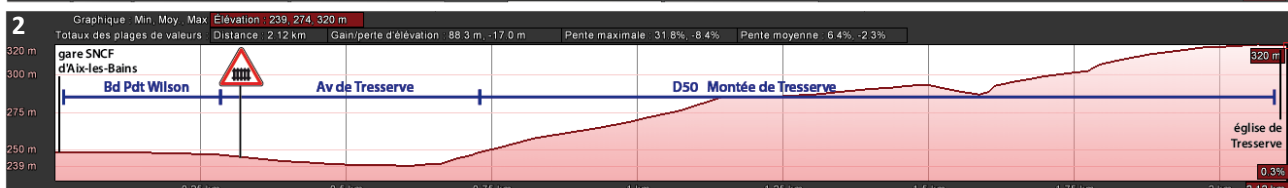
1) Gare SNCF d'Aix-les-Bains -> centre-ville de Mouxy : 2,8 km

Pente moyenne : 5,9 % – Maxi : 14,2%
Traversée de l'A41



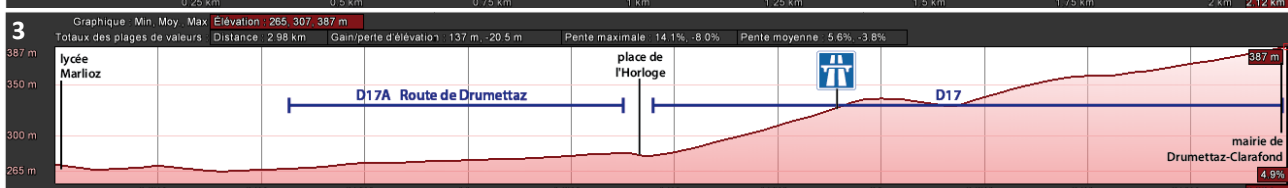
2) Gare SNCF d'Aix-les-Bains -> centre-ville de Tresserve : 2,1 km

Pente moyenne : 6,4 % – Maxi : 31,8 %
Traversée de la voie ferroviaire



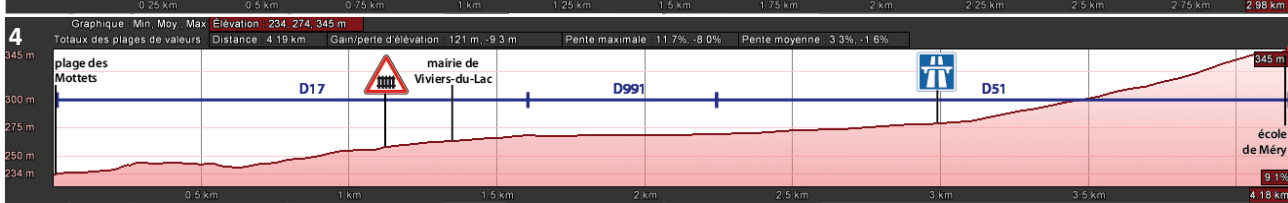
3) Lycée Marlioz -> Mairie de Drumettaz-Clarafond : 3 km

Pente moyenne : 5,9 % – Maxi : 14 %
Traversée de l'A41



4) Gare SNCF d'Aix-les-Bains -> école de Méry : 2,1 km

Pente moyenne : 3,3 % – Maxi : 11,7 %
Traversée de l'A41 et de la voie ferroviaire



La sécurisation des traversées et le développement des VAE pourront être envisagés pour remédier à ces problématiques.

3. La pratique de la marche

La marche est un **mode de déplacement très courant pour la quasi-totalité de la population** (pour rappel plus d'un quart des déplacements sont réalisés à pied), mais elle est souvent oubliée en tant que mode alternatif, même pour des déplacements très courts comme pour se rendre à l'école, faire des achats de proximité... Spécifiquement à la question des déplacements scolaires, le **manque de sécurité est un argument régulièrement mis en avant pour expliquer le fait que les parents préfèrent emmener leurs enfants en voiture.**

La **loi du 11 février 2005** pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » met en place un certain nombre d'outils et de structures destinés à favoriser la mise en accessibilité des réseaux de transport public de voyageurs ainsi que l'accessibilité du cadre bâti dans la chaîne de déplacements. **Orientée sur l'amélioration des déplacements des Personnes à Mobilité Réduite, cet outil peut également être utilisé comme vecteur de développement de la marche pour tous les usagers de l'espace public.**

3.1 Les cheminements piétons

↳ Des aménagements en fonction de l'urbanité des communes

Les aménagements réalisés à l'échelle des communes répondent à plusieurs logiques.

✓ **Des aménagements par quartier dans les secteurs les plus fréquentés**
Certaines communes ont une logique d'aménagement de cheminements piétons par quartier (piétonisation de l'hypercentre d'Aix-les-Bains, recours aux zones 30 ou voiries limitées à 30 km/h) requalifiant ainsi les **secteurs les plus fréquentés**. On trouve également des cheminements piétons, voire des venelles, dans les lotissements qui permettent de les parcourir plus rapidement.

✓ **Des aménagements de sécurité**
Dans certaines communes de l'agglomération, traversées par des axes roulants (trafic dense, vitesse élevée, nombreux PL), les **aménagements piétons sont conçus d'une part pour améliorer la sécurité des piétons, mais également pour faire ralentir les véhicules.**

D'une manière générale, le soin apporté à la qualité des aménagements piétons est très hétérogène en fonction de leur localisation plus ou moins centrale au sein des communes. Les secteurs faisant l'objet d'une fréquentation importante (écoles, commerces, cœur de bourg, traversée de village,...) ont souvent été aménagés avec soin.



Valorisation de venelles à Mery



Aménagement de qualité dans le centre de Mouxy



Sécurisation des traversées sur la D913 à Mouxy

↳ Des revêtements de mauvaise qualité et des zones peu propices à la pratique de la marche

Certaines rues n'ont pas été réaménagées et les **cheminements piétons sont parfois difficiles** :

- ✓ **Revêtement dégradé** ;
- ✓ **Trottoirs absents ou étroits** ne facilitant pas le cheminement ;
- ✓ Un **urbanisme ancien** non prévu pour accueillir des ménages multi-motorisés et une volonté de se garer au plus près qui aboutit à une utilisation des espaces publics pour le stationnement des voitures au détriment des piétons.

Dès lors le recours à des zones pacifiées peut faciliter les déplacements des piétons qui devront parfois se reporter sur la voirie.

↳ Un mitage urbain qui nuit aux piétons...

L'urbanisation diffuse ayant cours depuis plusieurs dizaines d'années sur le territoire peut nuire à la pratique piétonne pour deux raisons :

- ✓ Une **augmentation des distances à parcourir depuis les zones diffuses et les hameaux vers les centres bourgs**, les équipements, commerces et services... ;
- ✓ Une **absence de cheminements piétons, du fait de coûts d'aménagement trop lourds pour les collectivités**.

Dans ces communes, l'automobile devient assez logiquement le seul mode pertinent et le plus sécurisant pour se déplacer, même pour des déplacements quotidiens de courte distance.

↳ Mais un réseau dense de voiries et cheminements favorables à la pratique

L'urbanisation historique et diffuse est également à l'origine du **développement d'un réseau dense de cheminements et voiries qui peuvent constituer un support pertinent pour la pratique piétonne** (cf. zoom page suivante). Cela comprend à la fois :

- ✓ Les **voiries à faible trafic**, essentiellement utilisées par les habitants des environs, principalement aux heures de pointe. Sur ces voiries, une meilleure cohabitation entre voiture et modes doux peut passer par une sensibilisation accrue ;
- ✓ Les **chemins et sentiers agricoles**, plus ou moins entretenus au fil du temps, parfois passés de manière informelle dans le domaine privé, et qui permettent une réduction des distances. Pour ces cheminements, il s'agira d'assurer un entretien régulier afin d'être praticable par tous les temps, mais également, d'en améliorer la connaissance à travers des outils de promotion (cartes, jalonnement...).

↳ Un jalonnement encore trop rare

Très peu de communes disposent d'un **jalonnement piéton**. Lorsque celui-ci est tout de même présent (ex : Le Bourget-du-Lac), il est **essentiellement tourné vers la pratique touristique**. Pourtant à l'instar du vélo, il peut être utilisé comme **vecteur de promotion de la pratique piétonne** mais également pour **identifier des cheminements sécurisés et accessibles**.



Absence de cheminements dans Entrelacs



Diffusion urbaine sur Drumettaz-Clarafond qui nuit à la présence de cheminements piétons



Trottoirs de faible largeur à Conjux

La valorisation de la pratique piétonne via les sentiers et voiries de faible trafic

Exemple sur la commune du Montcel

La commune est traversée par les D211 et D211A sur lesquelles il peut être difficile de développer les modes doux. Mais elle dispose également d'un réseau de voiries à faible trafic (à apaiser) et de sentiers (nécessitant un entretien) sur lesquelles s'appuyer. De plus, les distances à parcourir sont amoindries et restent à l'échelle du piéton.



Exemple de distance entre Le Montcel et le hameau la Chapelle :

- 1) Via le réseau viaire : 2 km
- 2) Via les sentiers : 1,5 km

3.2 Les accès aux écoles

La marche constitue une **question majeure des déplacements Domicile-Ecole** puisqu'aujourd'hui une **majorité des parents dépose leurs enfants en voiture à l'école, ce qui implique des flux importants et une augmentation des risques d'accident aux abords des écoles**. Les risques sanitaires comprennent également la pollution (de l'air et sonore) engendrée par ces déplacements, ainsi que la sédentarité accrue pour les enfants, qui est vectrice de maladies cardio-vasculaires. Pour rappel, sur le territoire plus de la moitié des enfants (environ 9 200 scolaires) vont à l'école dans la commune où ils résident, ce qui laisse envisager un fort potentiel des déplacements de courte distance.

↳ Des aménagements efficaces à proximité immédiate des établissements scolaires

D'une manière générale, les **aménagements sont de bonne qualité aux abords des établissements**. La majorité des communes dispose de **ralentisseurs et de panneaux de signalisation**, un **mobilié urbain** empêche souvent le stationnement à proximité immédiate de l'entrée. Certaines communes ont également aménagé des cheminements en site propre depuis les zones résidentielles voisines.

↳ Mais des cheminements qui restent souvent délicats

Si les abords immédiats sont généralement aménagés, les **cheminements menant aux zones scolaires restent souvent de mauvaise qualité**. Or il est indispensable de proposer un **itinéraire sécurisé de bout en bout pour favoriser l'usage de la marche plutôt que la dépose en voiture**.

Les aménagements à proximité immédiate et l'absence de réels itinéraires d'accès encouragent la dépose en voiture des enfants dans la majorité des communes.

3.3 La prise en compte de l'accessibilité

Cette question est épineuse, tant **les normes réglementaires constituent des difficultés techniques et financières**. A titre d'exemple, il est recommandé que les pentes des cheminements piétons n'excèdent pas 5 %, ce qui est peu pertinent dans des communes situées sur les coteaux.

Pourtant **améliorer les déplacements des PMR, c'est améliorer les déplacements de tous les piétons**. On entend en effet par Personnes à Mobilité Réduite « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ». En sachant que **les plus de 65 ans représentent près de 22 % de la population du territoire**, soit près de 16 956 habitants, sans compter la population touristique, il convient pour tout nouvel aménagement de prendre en compte cet enjeu d'accessibilité.

↳ Des aménagements mis en place qui prennent en compte l'accessibilité

La loi du 11 Février 2005 impose un certain nombre de critères permettant de garantir l'accessibilité des espaces publics et de la voirie aux personnes handicapées :

- ✓ Les **trottoirs doivent être suffisamment larges** (140 cm) et doivent disposer de seuils d'un maximum de 2cm ce qui n'est pas toujours le cas ;
- ✓ Les **trottoirs en pente ou en dévers** peuvent entraîner une chute éventuelle et empêcher les PMR d'utiliser les itinéraires piétons ;
- ✓ Le **mobilier urbain** complique fréquemment les itinéraires des PMR, notamment lorsque des bornes, mal situées, empêchent le passage des fauteuils roulants.

La prise en compte de ces paramètres favorisant l'accessibilité de tous et la sécurité des piétons est en cours dans les nouveaux aménagements du territoire. Pour autant de nombreux aménagements restent encore inaccessibles au sens de la loi.



Mise en place de Bandes d'Eveil Podotactiles tout le long du quai à l'arrêt Mairie du Bourget-du-Lac



Mobilier urbain de hauteur suffisante avec contraste visuel au Montcel



Les traversées piétonnes doivent également prendre en compte l'accessibilité, ce qui n'est pas toujours le cas (ex : Pugny-Chatenod)

4. La promotion des solutions alternatives à l'autosolisme

Tout un panel de solutions existe sur le territoire. Elles ont pour objectif de diminuer l'autosolisme en s'adressant à la fois aux habitants, aux actifs ou aux touristes, et visent l'ensemble des pratiques de déplacements.

Grand Lac a confié cette mission à la SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc par une convention pluriannuelle d'objectifs pour la période 2023-2026.

4.1 Des actions sur la mobilité pendulaire

↳ Des actifs

L'Agence Ecomobilité et Ondéa animent un dispositif d'accompagnement spécifique des entreprises et des administrations qui permet de sensibiliser et de faire découvrir les solutions mobilités durables du territoire à l'aide d'un catalogue d'animations adaptées au public professionnel.

L'objectif est d'orienter les comportements des usagers et, des salariés en particulier, vers des pratiques de mobilités alternatives à l'autosolisme.

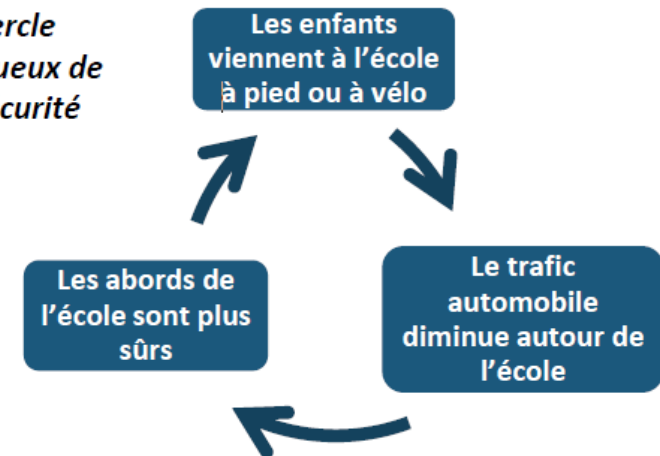
De plus, les entreprises du territoire peuvent s'engager officiellement dans la démarche pour bénéficier d'un accompagnement personnalisé et permettre à leurs salariés de profiter de nombreux avantages pour tester les différents modes de transport durables.

↳ Des scolaires

L'Agence Ecomobilité réalise également des actions auprès du public scolaire à travers les dispositifs suivants :

- **Projets d'écomobilité scolaire** pour développer les modes de déplacements actifs (marche, vélo...) et partagés (transports en commun, covoiturage) des élèves vers l'école en impliquant conjointement les parents d'élèves, la mairie, l'école mais aussi les élèves.
- **Interventions pédagogiques sur la mobilité durable en école primaire** pour sensibiliser et former les jeunes dès le plus jeune âge à travers 3 thèmes : enjeux de la mobilité, apprendre à se déplacer à pied et à vélo en sécurité.
- **Accompagnements pour la mise en œuvre de pédibus et de vélobus**
- **Dispositif Savoir Rouler à destination des élèves de CM2** pour développer l'apprentissage du vélo en vue d'une pratique en toute sécurité à l'entrée du collège. Il s'agit de 10h de pratique minimum par élève complété d'une validation de blocs de compétences définis.
- **Organisation du Défi des écoliers** : journée annuelle pendant laquelle les élèves des écoles primaires du territoire. sont invités à se rendre à l'école en mobilités actives ou partagées.

Le cercle vertueux de la sécurité



4.2 Les outils au service de la mobilité durable

Deux centrales de mobilité pour préparer ses déplacements multimodaux

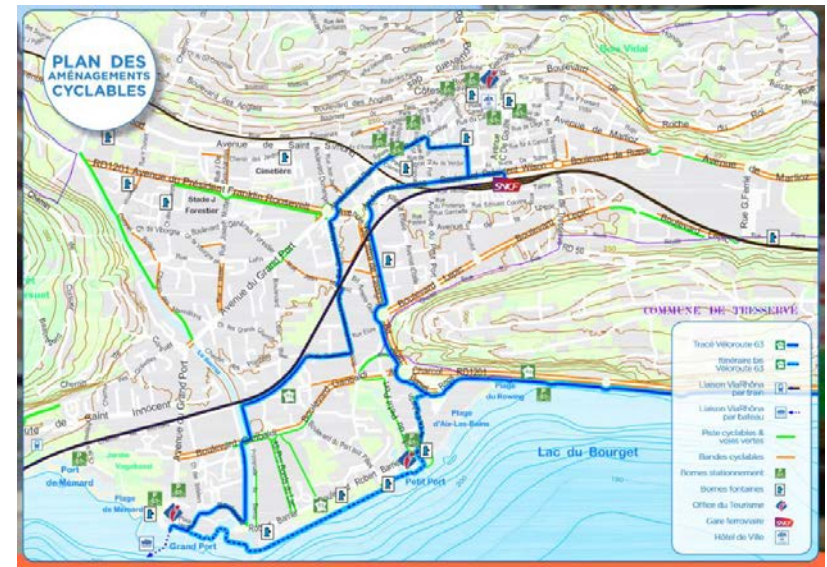


Outils	Support	Public cible	Echelle d'application	Description
OÛra	Internet Application mobile	Quotidiens Occasionnels	Régionale	Service porté par la région Auvergne-Rhône-Alpes avec pour objectif de rassembler les AO de Transports Collectifs de la Région. OÛra est à la fois un système billettique (carte de transport multi-réseaux) et une centrale d'information multimodale avec calculateur d'itinéraire . L'information apportée concerne principalement les transports collectifs et récemment le covoiturage. Le vélo n'est pas du tout intégré, et les trajets à pied sont présentés uniquement pour les changements de modes (correspondances). Le réseau Ondéa est intégré au calculateur d'itinéraires et interopérable avec la billettique.
Ondéa	Internet Application mobile	Quotidiens Occasionnels	Grand Lac & territoires voisins	Le site internet du réseau Ondéa propose un calculateur d'itinéraires simple et intégrant plusieurs modes (TC, vélo, covoiturage, taxi, et voiture de location). Il permet de combiner des modes , les trajets à vélo proposent par exemple des combinaisons avec les TER pour les distances les plus longues, et indiquent la présence de parkings vélos dans les gares. En plus de Grand Lac, cet outil intègre les territoires voisins, avec une prise en compte notamment du réseau Synchro du Grand Chambéry. Enfin cet outil propose une boutique en ligne permettant d'acheter des titres de transport ou de renouveler son abonnement.

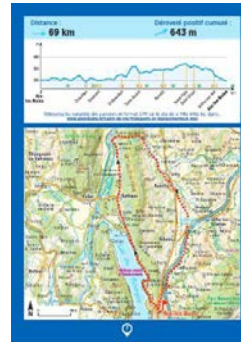
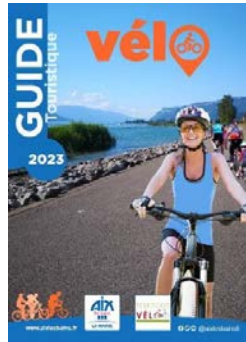
Des outils classiques de promotion des modes actifs



Plan des temps de marche – Zoom sur le secteur des bords du Lac



Plan des aménagements cyclables d'Aix-les-Bains



Contenu du guide vélo touristique

Outils	Support	Public cible	Echelle d'application	Description
Plan des temps de marche	Internet	Habitants	Aix-les-Bains	Il s'agit d'une carte des temps de parcours à pied dans Aix-les-Bains avec distinction des types de voirie (route à trafic important, allée verte...). Ce plan est très détaillé mais difficilement lisible et peu attrayant, il a été créé en 2014 et n'a pas été mis à jour depuis.
Plan des voies cyclables	Internet & papier	Habitants	Aix-les-Bains	Ce plan recense les aménagements cyclables (pistes et bandes), et précise le côté équipé de la rue. Les zones à vitesse modérée (zone 30 / rencontre) ne sont néanmoins pas indiquées.
Guide vélo touristique	Internet & papier	Cyclotouristes	Grand Lac	Ce guide propose 11 boucles à vocation cyclotouristique plutôt orientées sur le cyclisme sportif (vélo de course sur route) de difficultés variables dans Grand Lac et au-delà (Bauges...). Les traces GPX sont mises à disposition sur OpenRunner pour une intégration dans les applications de GPS.

Des services de location et associations de promotion

Outils	Service	Public cible	Territoire concerné	Description
Citiz Alpes-Loire	Service de location	Occasionnels Particuliers et professionnels	Aix-les-Bains Le Bourget-du-Lac	Service d' autopartage porté par la société coopérative Citiz Alpes-Loire. Il existe 7 stations sur Grand Lac : 6 à Aix-les-Bains (secteur Gare SNCF et centre-ville) et 1 au Bourget-du-Lac (secteur Technolac). La réservation d'un véhicule se fait à tout moment par internet, sur l'application ou par téléphone. Les véhicules sont restitués à la station de départ . Ce système est plutôt adapté pour des déplacements en boucle, d'une durée d'un jour ou plus, et pour les personnes habitant ou travaillant à proximité d'une station. Un système de « free-floating », permettant de stationner la voiture de location n'importe où dans un périmètre défini, offre plus de flexibilité pour les déplacements en sens unique. 2 zones de « free-floating » sont définies à Aix-les-Bains et au Bourget-du-Lac . Des tarifs réduits existent pour les porteurs d'une carte d'abonnement annuel Ondéa.
Vélodéa	Service de location	Occasionnels Pendulaires usagers de la gare	Aix-les-Bains	Vélodéa est un service de location de vélos implanté à proximité de la gare d'Aix-les-Bains . Il est financé par Grand Lac et exploité par l'agence Ecomobilité Savoie-Mont-Blanc. Vélodéa propose des vélos classiques, des VAE, des vélos pour enfants et remorques, et des vélos cargos, pour une durée allant de la demi-journée jusqu'à l'année et près de 100 places de stationnement en consigne ouvertes à tous . La location d'1 an pour un vélo classique revient à 150 €, soit moins de 3 € par semaine, et l'accès à la consigne coûte 35 €/an. Des tarifs réduits sont proposés pour les abonnés Ondéa, TER, Citiz, jeunes de moins de 26 ans et curistes.
Loueurs de vélo	Service de location	Visiteurs Habitants	Aix-les-Bains	Le site internet de l'office du tourisme recense 6 loueurs privés , proposant de la location de différents types de vélos : VAE, VTT, vélos enfants, remorques, vélos classiques... Ces offres sont principalement destinées à des usages de loisirs.
VélobricolAix	Association de promotion	Habitants	Aix-les-Bains	VélobricolAix est une association pour la promotion du vélo et animant un atelier de réparation à Aix-les-Bains . Dans le prolongement du travail de l'association savoyarde la Roue Libre, dont elle est issue, l'association VélobricolAix met en œuvre une politique de « remontée de terrain », en se faisant l'intermédiaire entre les cyclistes qui constatent des dysfonctionnements et la collectivité. Une autre association, Vélobricolac , basée au Bourget-du-Lac, est quant à elle exclusivement sur la réparation solidaire et participative des vélos.

Une information sur la mobilité importante et une approche multimodale avec l'application mobile Ondéa

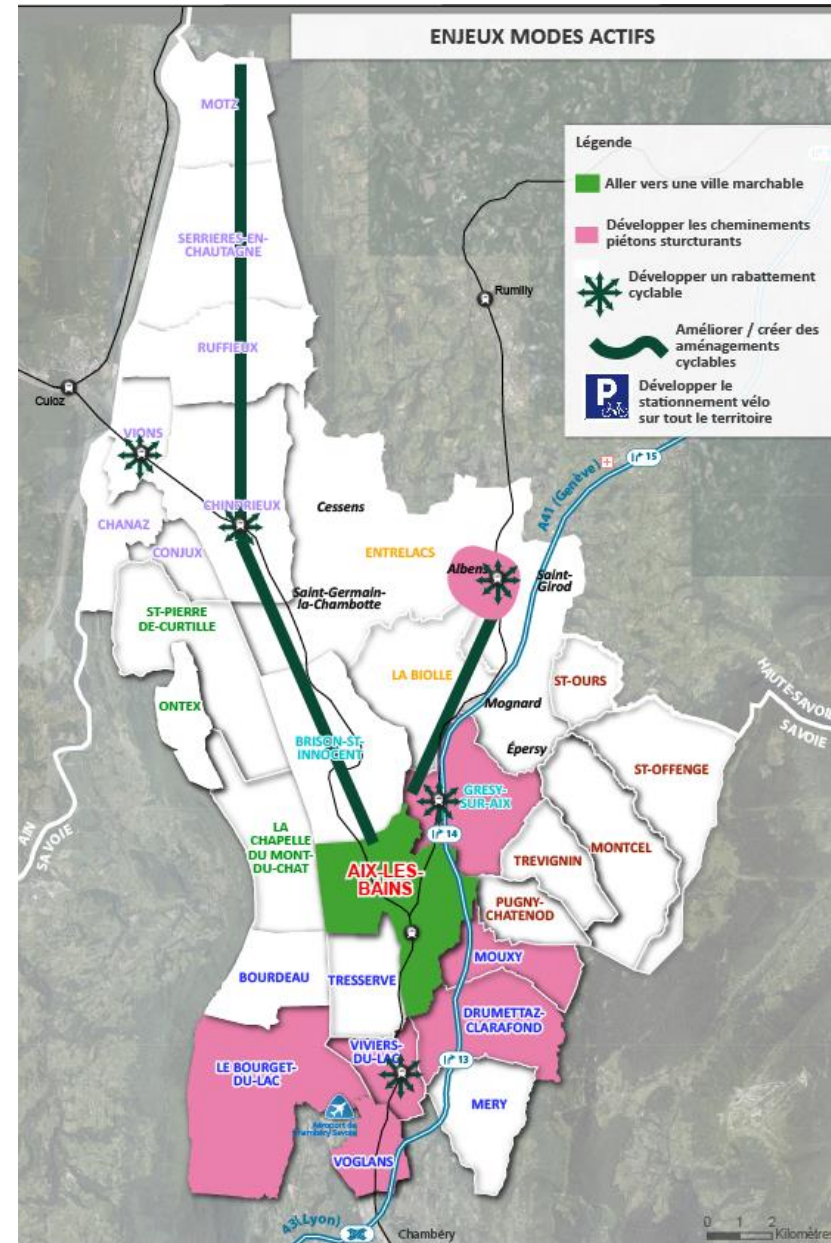
Le territoire bénéficie d'une bonne accessibilité à l'information. Si des efforts peuvent être effectués en matière de lisibilité, la communication et plus globalement le management de la mobilité sont variés, s'adressent à tous les publics, et concernent tous les modes. L'application mobile Ondéa propose une vision multimodale mais pourrait mériter une communication plus importante pour toucher tous les publics et notamment les touristes.

LES ENJEUX LIÉS AUX MODES ACTIFS ET AU MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ

Plusieurs grands enjeux liés aux modes actifs émergent au regard des constats et problématiques identifiées :

- ✓ D'une manière générale **les déplacements à pied doivent être priorités dans les secteurs urbains** :
 - ✓ En **priorité sur Aix-les-Bains**, afin de faire de la ville-centre une **ville marchable, pensée à l'échelle du piéton** ;
 - ✓ Dans les **principaux pôles urbains**, pour **relier les différents hameaux ou quartiers**, via des **liaisons piétonnes structurantes**.
- ✓ **Le SDC répond correctement aux besoins attendus** concernant les infrastructures cyclables. Certains enjeux doivent tout de même être poursuivis :
 - ✓ Une amélioration des liaisons entre **Aix-les-Bains et la Chautagne**, et plus particulièrement entre **Brison-Saint-Innocent et Chindrieux**, qui reste un point dur pour la circulation des cyclistes ;
 - ✓ Une **logique de rabattement vélo** (10 min. en cycle en fonction du potentiel captable) déployée vers les gares hormis celle d'Aix-les-Bains, y compris sur le stationnement vélo en gare (diversité des solutions, qualité et visibilité) ;
 - ✓ Des **liaisons cyclables à l'échelle des communes les plus urbaines** pour relier les différents hameaux ou quartiers.
- ✓ Pour le management de la mobilité, **poursuivre ou relancer les efforts déjà entrepris pour développer la culture de la mobilité durable** :
 - ✓ A l'échelle de **l'ensemble du territoire**, en **coordination de plusieurs niveaux d'Autorités Organisatrices de la Mobilité** et en poursuivant le travail sur la mobilité dans les entreprises et zones d'activité (PDMIE) ;
 - ✓ En intégrant une **vision multimodale de déplacements** ;
 - ✓ En traitant de **l'ensemble des déplacements et des besoins**.

Un travail concerté autour de ces enjeux sera effectué durant la suite de la réflexion afin de les affiner et/ou modifier.



Les principaux éléments à retenir

ATOUTS

- Une bonne prise en compte des enjeux liées aux modes actifs :
 - Des aménagements de pacification et d'apaisement présents dans la plupart des communes
 - Un réseau cyclable déjà présent et un SDC qui complétera le maillage actuel
- Des polarités urbaines à l'échelle des modes actifs et des distances à parcourir relativement faibles
- Une culture et une communication de la mobilité durable déjà présente

FAIBLESSES

- Une diffusion et une sectorisation urbaine qui complexifient la pratique des modes actifs
- Un relief qui n'incite pas à la pratique et sur lequel il est difficile d'agir
- Une vision limitée des déplacements multimodaux dans les outils de communication

OPPORTUNITES

- Une concentration des flux pendulaires de courte distance
- Des aménagements déjà effectifs qui limitent le nombre de nouveaux aménagements à créer
- De nombreux outils, programmes, appels à projets au niveau national pour soutenir le développement des mobilités actives

MENACES

- Un accroissement attendu du mode routier du fait de l'accroissement démographique dans les secteurs plus ruraux
- Une cohabitation de plus en plus difficile, tous modes confondus

Le plan d'actions du PDM de Grand Lac

La stratégie de mobilité du PDM de Grand Lac

Vers une gestion plus rationnelle des déplacements automobiles

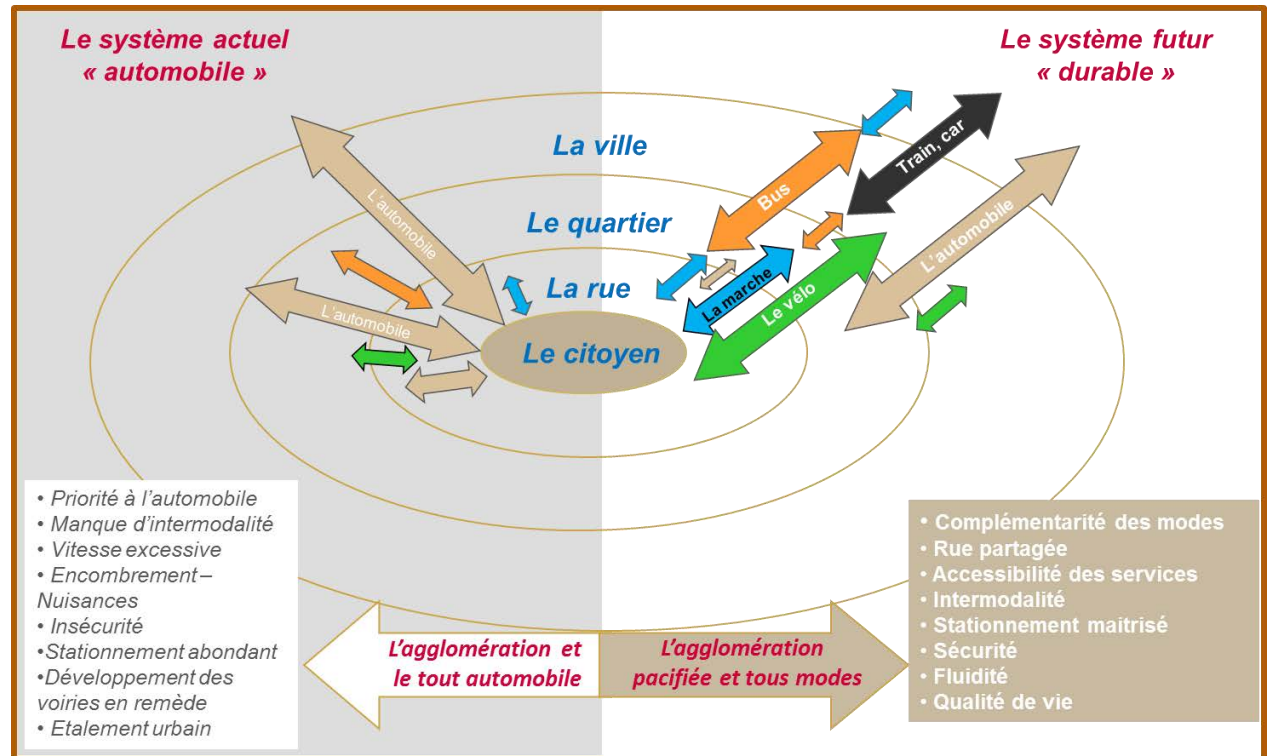
Le PDM cherche donc à réduire les besoins en déplacements tout en favorisant les modes de déplacement alternatifs à la voiture.

Il s'agira de tenir évidemment compte du fait que selon les secteurs du territoire, un mode de déplacements est souvent plus adapté, plus pertinent qu'un autre.

L'objectif n'est pas de diaboliser la voiture, qui serait un non-sens, mais de faire en sorte que l'usage de celle-ci ne soit ni exclusif, ni une entrave à la pratique d'autres modes de déplacements, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui.

Le schéma résume la philosophie globale du PDM de Grand Lac avec la volonté de passer d'un système où l'automobile est dominante à un système durable qui s'inscrit dans une complémentarité entre les modes.

Pour cela, les modes actifs seront privilégiés pour les déplacements de proximité et l'automobile plutôt réservés aux déplacements plus longs, où les TC ne sont pas forcément une alternative... Il s'agit ainsi d'élargir la palette des services de mobilité, et de mieux utiliser chaque mode de transport selon sa zone de pertinence.



L'articulation des politiques d'aménagement et de déplacement est essentielle notamment pour assurer la cohérence entre l'offre de transport et les zones d'habitat. En parallèle, la répartition équilibrée des services et fonctions urbaines sur l'ensemble du territoire de Grand Lac est aussi à prendre en compte pour essayer de limiter les déplacements en voiture.

Un PDM qui vient donner sens à 4 années de dialogue et d'actions

Réunion avec chaque mairie en début de mandat (septembre à octobre 2020)

Concertation sur le schéma directeur cyclable (3 réunions avril / mai 2021 et une cartographie en ligne)

Réunions de secteur sur le nouveau réseau de bus (6 réunions au printemps 2022)

Concertation sur le schéma directeur covoiturage (6 réunions février / mars 2023)

Réunions de secteur à mi-mandat (6 réunions octobre 2023)

Travail collaboratif avec l'Atelier Citoyen (4 réunions entre juin 2023 et février 2024)

Les élus de Grand Lac ont mis en place un Atelier Citoyens dans le cadre de la construction du plan de mobilité (PDM). L'objectif était de prendre au cours de l'élaboration du PDM les avis / remarques sur la mobilité actuelle et souhaitée sur Grand Lac. L'Atelier Citoyens a ainsi réalisé une contribution qui a permis d'alimenter le PDM. Ce document aborde toutes les questions de mobilités (voiture, covoiturage, transports en commun, mobilités douces, etc.) et a été utile dans l'élaboration de ce PDM.

Un groupe de travail mobilité composé de 28 citoyens volontaires et issus de l'ensemble du territoire, a ainsi été constitué. De juin à octobre 2023, ce groupe a participé à plusieurs réunions avec élus et techniciens afin de comprendre l'état actuel et les enjeux de mobilité sur l'agglomération.

Ce travail a été mené de façon indépendante du PDM avec comme objectif d'alimenter le document.

L'assemblée a produit un ensemble de recommandations et de préconisations basées :

- Sur des éléments d'information fournis par Grand Lac,
- Sur les expériences très diverses (parfois très pointues) des membres du groupe de travail sur la gestion de la mobilité sur un territoire.
- Un travail de recherche d'informations complémentaires de la part de certains membres.
- Du vécu des membres sur le territoire, en tant qu'usagers.

De novembre 2023 à janvier 2024 le groupe s'est ensuite attaché à produire une synthèse et un avis commun de l'atelier citoyen sur le sujet des mobilités en se focalisant sur les principales priorités et ambitions.

Les ambitions affichées par la contribution citoyenne :

Ambition #1 - Réduire l'usage de la voiture. Promouvoir mobilités douces & partagées

Ambition #2 - Protection de l'environnement et du cadre de vie.

Ambition #3 - Un PDM pour tous les usagers.

Ambition #4 - Intégration aux autres territoires. Sources de financement hors Grand Lac.

Ambition #5 - Qualification et exécution du PDM.

Ambition #6 - La sécurité dans le PDM.

Ambition #7 – Un PDM pour le long terme.

L'intégralité de la contribution de l'atelier citoyen est présentée en annexe du PDM.

Atelier citoyen :

Tout au long du PDM, les pistes d'actions proposées par l'atelier citoyen seront mises en avant dans le document sous la forme d'un encart vert, afin d'illustrer au mieux les contributions qui se réfèrent aux actions du PDM.

Les évolutions attendues de Grand Lac et l'impact sur les mobilités

Selon les données de l'EMC², environ **3,75 déplacements** sont réalisés par jour et par habitant.

Un territoire en forte croissance démographique

Les 3 PLU Communautaires fixent des objectifs d'évolution de la population de Grand Lac importants avec **91 132 habitants en 2030** soit **19 % de plus qu'en 2019**.

Cette forte évolution démographique génère une évolution importante des déplacements chaque jour. Ainsi, environ **54 000 déplacements quotidiens supplémentaires** sont attendus.

Les phénomènes prévisibles d'étalement et de diffusion urbaine, risquent d'accroître l'usage de l'automobile, et les distances à parcourir pour répondre aux besoins de déplacements. Tandis-que de manière évidente, l'accroissement du volume des ménages induira également une hausse du parc automobile et donc de ses besoins en termes d'emprise et de stationnement.

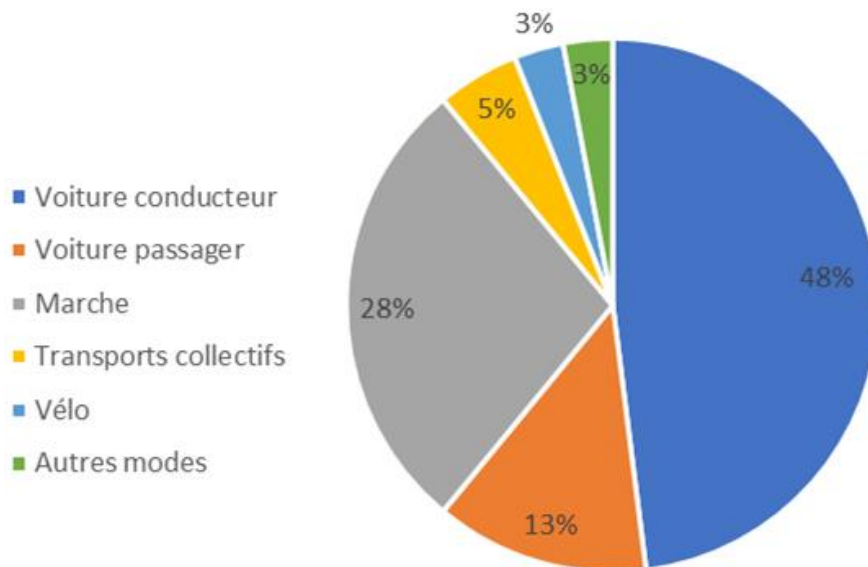
Agir sur les mobilités avec le PDM, une obligation pour Grand Lac

Sans la réalisation du PDM, visant à favoriser les modes alternatifs, le risque est fort d'un accroissement des congestions et de la dégradation des espaces publics.

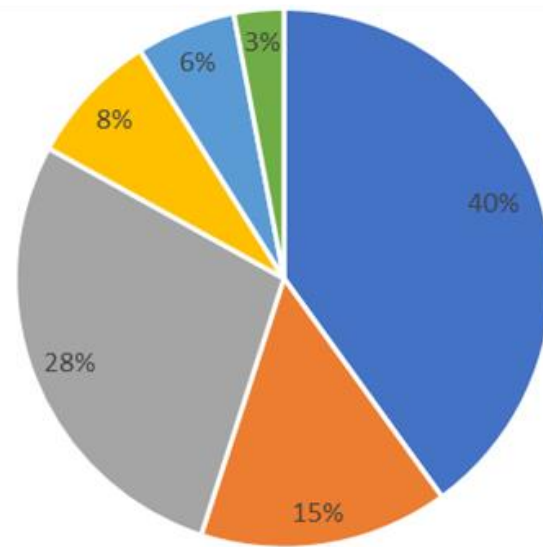
	Grand Lac 2019	Grand Lac 2030
Population	76 759 hab.	91 132 hab. <i>Sur la base des évolutions prévues en 2030 dans les PLU de la CALB / CC du canton d'Albens et CC de la Chautagne</i>
Nbre de déplacements par jour	287 846 (base 3,75 dép./pers EMC ²)	341 745 (base 3,75 dép./pers)
Nbre de déplacements en automobile sans le PDM	137 590 (base 47,8 % en automobile conducteur EMC ²)	163 354 (base 47,8 % en automobile conducteur EMC ²) Soit + 25 764 dépl. en automobile en + chaque jour soit sur un an (base 280 jours de déplacements quotidiens) 7 213 950 déplacements en plus soit 25,2 M de Km en plus sur Grand Lac chaque année (base 3,5 Km par trajet EMC ²)
Nbre de déplacements en automobile avec le PDM	137 590 (base 47,8 % en automobile conducteur EMC ²)	136 698 (base 40 % en automobile conducteur EMC ²) Soit – 892 dépl. en automobile en moins chaque jour soit sur un an (base 280 jours de déplacements quotidiens) 249 760 déplacements en moins soit 0,9 M de Km en moins sur Grand Lac chaque année (base 3,5 Km par trajet EMC ²)

Parts modales actuelles

(source EMC² 2022)



Parts modales avec le PDM en 2030



De la prédominance de l'automobile à un rééquilibrage modale avec le PDM sur Grand Lac

En termes de répartition modale, la voiture représente **61 % des trajets** (dont 48 % voiture conducteur) suivi de la marche avec près de 28 % des déplacements, les autres modes dont les transports collectifs (5 %) ont une part relativement faible actuellement.

La réalisation du PDM doit permettre de **tendre vers une amélioration notable des modes alternatifs au détriment de l'automobile**. L'usage de la voiture restera important mais ne sera plus un réflexe automatique. En effet, pour des trajets de courte distance, la **marche et le vélo devront devenir des modes pertinents** dans le choix modal des habitants. La population de Grand Lac utilisera davantage la marche et le vélo, avec des **conditions de déplacements devenues plus agréables** et sécurisées grâce à un meilleur partage de la voirie. Le renforcement des transports collectifs et notamment du TER et les contraintes accrues sur le stationnement entraîneront un report modal de la voiture vers les TC. Avec :

- ✓ Une **part de la marche qui reste stable et arrête ainsi son déclin constaté depuis une trentaine d'années** ;
- ✓ Une **part TC qui passe de 5 à 8 %** ;
- ✓ Une **croissance forte du vélo**, avec un doublement de la part modale.
- ✓ Une **augmentation du covoiturage** passant la part modale d'automobilistes passagers de 13 à 15 % et limitant ainsi l'autosolisme.

Assumer la croissance démographique de Grand Lac sans subir de conséquences environnementales grâce à un volume de déplacements en automobile contenu.

Avec 19 % de croissance de déplacements attendue d'ici à 2030, il convient grâce au PDM d'éviter que les flux automobiles suivent la même tendance. Les actions proposées dans le PDM ont été analysées en termes d'impacts sur les trajets du quotidien et ce, en fonction de l'évolution attendue selon les modes de transports.

Ainsi, agir sur le développement de la pratique cyclable, densifier l'offre en transports collectifs, favoriser un usage partagé de l'automobile permet de limiter fortement le recours à l'automobile.

Dès lors, il est attendu globalement une stagnation de déplacements en automobile avec une part plus importante d'automobilistes passagers du fait du développement du covoiturage notamment.

Mais cette ambition implique de permettre de presque doubler le nombre de déplacements en transports collectifs ce qui nécessite des investissements pour offrir plus de service et améliorer leur régularité afin de le rendre compétitif par rapport à un déplacement en voiture.

De même, l'explosion attendue du volume de déplacements en vélo nécessite la réalisation d'aménagements cyclables en lien avec le schéma directeur cyclable de Grand Lac pour permettre des trajets sécurisés sur le territoire.

Mode	2019	2030 Avec le PDM	
	Volume de déplacements	Volume de déplacements	Evolution
Voiture / conducteur	138 166	136 698	- 1 %
Voiture / passager	37 420	51 262	+ 37 %
Marche	80 597	95 689	+ 19 %
TC	14 392	27 340	+ 90 %
Vélo	8 635	20 505	+ 137 %
Autres modes	8 635	10 252	+ 19 %
Total	287 846	341 745	+ 19 %

Atelier citoyen :

Souhait de réduire l'utilisation de la voiture sur Grand Lac.

Un Plan de Mobilité est un document de planification qui fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et qui, le cas échéant est révisé.

Ainsi, un PDM ne doit pas être perçu comme un document qui détermine la mobilité sur le long terme mais bien comme un document qui se doit d'être le plus opérationnel possible pour déterminer les actions à porter par l'AOM en lien avec les autres collectivités agissant sur et autour de la mobilité du territoire.

Néanmoins, dans le cadre du PDM de Grand Lac, il convient de mettre en place la vision prospective de la mobilité souhaitée sur le Territoire :

1/ Un nécessaire rééquilibrage des modes de déplacement

L'automobile est globalement hégémonique dans les trajets sur Grand Lac. Demain, il convient de mettre en place les actions permettant de diminuer la part des déplacements en automobile et de lutter contre l'autosolisme notamment en offrant une place sur l'espace public plus prépondérante aux modes actifs et continuer le nécessaire développement des transports collectifs. Les efforts visant à diminuer l'usage de l'automobile doivent en effet être adaptés selon la densité des secteurs de Grand Lac, avec un effort plus important dans les secteurs les plus denses et une adaptation des actions dans les secteurs plus ruraux où l'alternative à l'automobile est plus complexe à mettre en œuvre.

2/ Des réseaux « alternatifs » à l'automobile à l'échelle des bassins de vie

Un trajet ne se réalise pas en fonction des limites administratives et de services mis en place par les AOM. Les usagers sont pourtant actuellement trop dépendants de l'organisation des collectivités ce qui complique fortement le parcours usagers et limite par extension les possibilités d'alternatives aux déplacements automobiles. Ainsi, il convient de lever les freins concernant le coût d'un trajet en transports collectifs, l'accès aux différents services (stationnement vélo, autopartage, covoiturage,...) pour que la réponse apportée aux usagers soit lisible et similaire et ce, quel que soit le déplacement réalisé au sein d'un bassin de vie.

3/ Anticiper la mobilité de demain

Agir sur la mobilité en développant des services, des infrastructures, en mettant en place des incitations financières pour favoriser une utilisation plus forte des modes alternatifs à l'automobile est le fondement du PDM. Mais, si l'organisation du Territoire ne prend pas en compte les répercussions en matière de développement sur la mobilité alors, les mêmes causes produiront toujours les mêmes effets avec un accroissement du besoin en déplacements automobiles. Il convient de réfléchir sur un développement économique et démographique qui s'appuie sur les effets en matière de déplacements et les prennent en compte pour limiter leurs impacts et favoriser des trajets plus importants en transports collectifs, en vélo et à pied.

ORIENTATION N°1

Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public

Le PDM est l'occasion de repenser l'organisation de l'espace public et ses fonctions. La rue doit être le reflet d'un changement des moyens de déplacements et d'une réduction des trajets en voiture. La place réservée à chaque mode est en pleine redéfinition, et le PDM est l'occasion d'en fixer les priorités. Chaque niveau de routes doit être réévalué, de l'autoroute aux ruelles, pour adapter les circulations et engager une transition nécessaire des mobilités.

ORIENTATION N°2

Développer l'offre et les services pour favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile

Toutes les alternatives à l'automobile doivent être renforcées, tant en offre qu'en service. Elles seules provoqueront et accompagneront le retrait de la voiture sur le territoire. Il faut pour cela assurer un maillage cohérent en réseau cyclable et en transports en commun.

ORIENTATION N°3

Définir un cadre réglementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités

Inscrire les mesures réglementaires nécessaires pour une meilleure mobilité dans un cadre établi pour en garantir l'application. La mise en place de contraintes doit être assumée sur le territoire afin d'acter les changements de pratiques modales.

Les habitants, les actifs, les entreprises vont connaître un changement fort de l'offre de mobilités. Se déplacer en voiture va devenir plus contraignant, utiliser les transports en commun ou les modes actifs plus simple. Les modifications de l'offre et du cadre réglementaire doivent cependant être complétées par un accompagnement adapté.

Orientation n° 1

Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public

Le PDM est l'occasion de repenser l'organisation de l'espace public et ses fonctions. La rue doit être le reflet d'un changement des moyens de déplacements et d'une réduction des trajets en voiture. La place réservée à chaque mode est en pleine redéfinition, et le PDM est l'occasion d'en fixer les priorités. Chaque niveau de routes doit être réévalué, de l'autoroute aux ruelles, pour adapter les circulations et engager une transition nécessaire des mobilités.

L'action socle de cette orientation est l'évolution du réseau viaire avec notamment l'organisation autour de l'A41 pour faciliter son raccordement (échangeur sur Entrelacs) mais également pour limiter ses nuisances (limitation de la vitesse à 110 Km/h)

Cette orientation doit permettre un meilleur rééquilibrage des modes sur l'espace viaire est ce grâce à une hiérarchisation basée sur la fonction des voies au niveau des différentes circulations.

Il convient par cette orientation, d'agir sur la pacification de voirie, que ce soit par des mesures coercitives pour restreindre les circulations de transit, de poursuivre la réelle pacification des secteurs à 30 Km et notamment au niveau des établissements scolaires où dès que possible le concept de rue des écoles devra devenir la norme.

Enfin, pour pouvoir garantir le fort développement attendu des modes alternatifs à l'automobile, il conviendra de favoriser les TC sur la voirie, d'achever les aménagements du Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac, de développer un territoire plus marchable et accessible. Afin de rendre possible la mise en œuvre de ces aménagements il conviendra de se réapproprié une partie des espaces actuellement dévolus au stationnement automobile.

► L'adaptation du réseau viaire

Les routes ne doivent pas être considérées comme figées et ne pas évoluer sur les prochaines années. L'enjeu dans le cadre d'un PDM est que les projets routiers viennent en complément des ambitions de diminution de l'utilisation de l'automobile et de l'autosolisme. **Les projets portés ici ne sont pas de l'initiative du PDM mais sont issus de réflexions communales ou de cohésions des territoires.**

► Les projets routiers

1/ La création d'un échangeur sur l'A41 sur Entrelacs (aire de St-Girod)

Ce projet permettrait de limiter les flux d'accès à l'échangeur de Grésy-sur-Aix, depuis l'Albanais ou le Massif des Bauges. Etant précisé que pour accéder à cet échangeur depuis Rumilly, un contournement Nord-Est d'Albens serait très contraint, et légitimé uniquement par l'échangeur, celui-ci compléterait le travail de la commune engagé en matière de circulation et de pacification du centre d'Albens. Il limiterait alors le trafic de transit dans la zone urbaine et améliorerait de fait les conditions de déplacements piétons et cyclistes, et apporterait une réponse pertinente à la dangerosité du passage à niveau.

2/ La limitation de la vitesse sur l'A41 à 110 Km/h sur l'ensemble de son passage sur Grand Lac

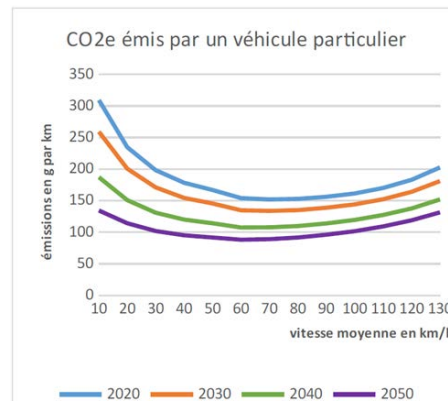
L'A41 au niveau d'Annecy et de Chambéry dispose déjà de limitation similaire, il est souhaité d'étendre la même réglementation de vitesse sur son parcours sur Grand Lac afin de limiter les nuisances atmosphériques et sonores.

3/ Accès aux échangeurs situés sur Grésy-sur-Aix & Drumettaz-Clarafond

Les accès actuels compliquent les circulations des communes concernées et engendrent des itinéraires de shunt. Une réorganisation de ceux-ci est attendue pour diminuer les retenues notamment en heures de pointes que ce soit sur le réseau autoroutier ou non. L'ambition portée par Grand Lac est d'accroître le covoiturage et notamment pour les usagers pendulaires empruntant l'A41 ce qui doit également être pris en compte dans la future organisation des échangeurs actuels et futur (St-Girod à Entrelacs).

4/ Le contournement de Viviers-du-Lac

En parallèle de la suppression du passage à niveau situé au Viviers-du-Lac, un projet de barreau est envisagé pour limiter le trafic de transit sur la commune, et améliorer plus globalement la circulation sur la D1201, au sud des bords du Lac.



Réduction de vitesse (en km/h)	Réduction de bruit en dB(A) pour les véhicules légers	Réduction de bruit en dB(A) pour les poids lourds
de 130 à 120	1.0	/
de 120 à 110	1.1	/
de 110 à 100	1.2	/
de 100 à 90	1.3	1
de 90 à 80	1.5	1.1
de 80 à 70	1.7	1.2
de 70 à 60	1.9	1.4
de 60 à 50	2.3	1.7
de 50 à 40	2.8	2.1
de 40 à 30	3.6	2.7

Réduire la vitesse permet également d'améliorer la sécurité routière, la consommation, la qualité de l'air (tant que la circulation reste fluide) et apporte une plus-value en matière de valeur urbaine pour les zones riveraines.

Acteurs concernés par cette action socle

Grand Lac

Département de la Savoie

État / AREA

Communes

Atelier citoyen :

D'intégrer une réflexion plus vaste sur l'autoroute A41, un axe structurant pour le territoire duquel dépend une proportion conséquente du trafic automobile. Afin de favoriser son usage et limiter le report de trafic sur les villes environnantes. Par exemple : gratuité de la section d'autoroute entre sorties 13 et 14 ou sur zone Chambéry-Aix, mais aussi réduction de la vitesse pour limiter le bruit ambiant et la pollution dans une zone fortement urbanisée.

2025

2026

2027

2028

2029

2030 et +

Définition des projets routiers à mettre en œuvre sur le territoire de Grand Lac & leurs mises en œuvre.

Schéma de principe : organisation des circulations sur Entrelacs à long terme

Zoom sur Entrelacs : un exemple de plan de circulation pour pacifier la circulation au centre de la commune

La commune d'Entrelacs va entreprendre une nouvelle organisation des circulations au cœur de la commune déléguée d'Albens.

L'objectif est ainsi de répondre à différents besoins identifiés comme de calibrer le développement, les services et les aménagements en adéquation avec l'armature urbaine en concentrant les réflexions sur les centralités.

En matière de mobilité, la stratégie retenue par Entrelacs est la cyclabilité et la marchabilité du territoire, et de réorganiser les circulations et le stationnement, afin d'apaiser le centre-ville et de faciliter l'accès aux commerces et services.



2025

2026

2027

2028

2029

2030 et +

Définition des projets routiers à mettre en œuvre sur le territoire de Grand Lac & leurs mises en œuvre.

Orientation n° 1

Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public

	Thématiques								
	Planification	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilités
<u>Définir l'organisation et l'évolution de la voirie pour un meilleur rééquilibrage des modes</u>									
1.1 – Hiérarchisation future du réseau viaire		x							x
<u>Agir sur la pacification de la voirie</u>									
1.2 – Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses		x					x		
1.3 – Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30		x		x	x				
1.4 – Aller vers un développement de la Rue aux écoles	x			x	x				
<u>Offrir plus de place aux modes alternatifs à la voiture</u>									
1.5 – Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus		x	x						
1.6 – Achever le maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac	x	x		x					
1.7 – Œuvrer pour un territoire marchable					x				
1.8 – Favoriser l'accessibilité de tous	x				x				
1.9 – Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages				x	x				

► Constats du diagnostic

La hiérarchisation du **réseau viaire** est contrainte par une **topographie marquée**. Celle-ci se traduit notamment par du **trafic de transit inadapté dans les zones urbaines** et par le **caractère routier de certaines voiries**. Cette situation est préjudiciable pour l'organisation de la circulation routière, et plus globalement sur **l'ambiance et la qualité de l'urbain**

► Objectifs

La hiérarchisation est la pièce maîtresse permettant de définir les axes sur lesquels la politique des déplacements du territoire doit s'appuyer. Cette mesure a pour but d'adapter l'aménagement de la voirie à l'usage qui en est fait par tous les types d'usagers (*vélo, piétons, voiture particulière,...*). Elle permet d'établir un socle commun aux acteurs du territoire agissant sur le réseau viaire de Grand Lac.

L'objectif est ainsi d'organiser la circulation automobile afin d'inciter les usagers à **emprunter la voirie la plus adaptée** grâce à une **hiérarchisation cohérente** qui permet une bonne lisibilité du réseau et protège les centres villes / bourgs et les quartiers d'habitat.

► Mesures à mettre en place

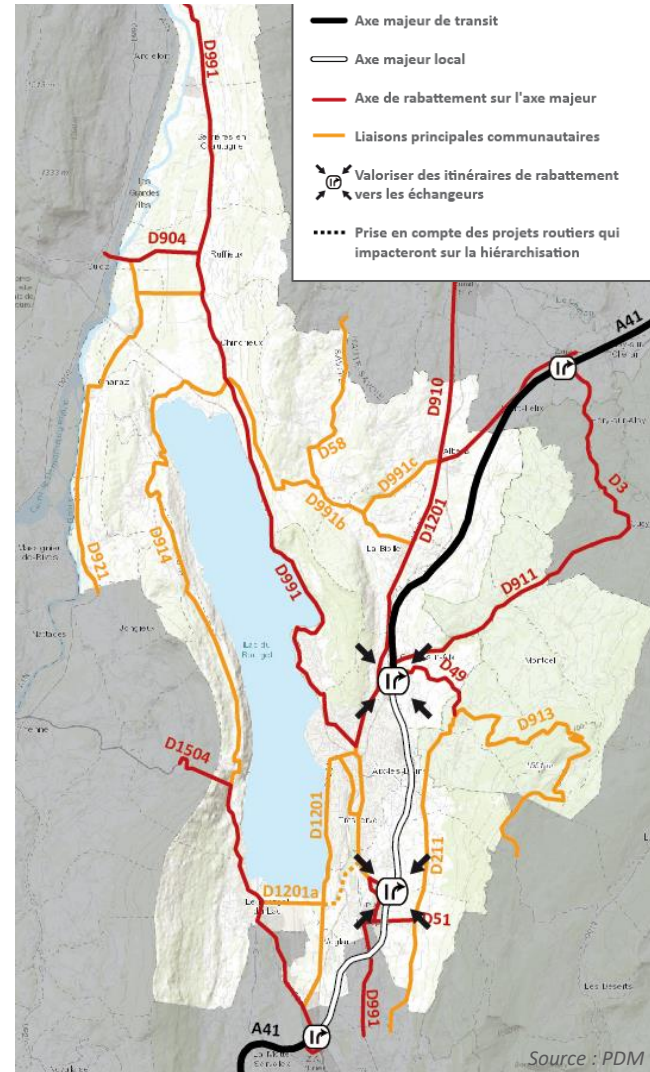
Définir les axes selon les types de circulation à accueillir

L'objectif n'est pas de bannir les trajets en automobile & poids lourds mais bien de fixer sur les axes en capacité de les accueillir les véhicules en fonction de leur type (*majeur, rabattement, liaisons principales, autres en agglomération, autres hors agglomération*).

Rôle des acteurs

Grand Lac	Coordonne les acteurs pour arrêter la hiérarchisation du réseau viaire sur le Territoire
Communes Département de la Savoie	Partenaires techniques pour la définition de la hiérarchisation, Aménagements de voirie sur les axes où ils sont maître d'ouvrage

Schéma de principe : hiérarchisation du réseau



Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexe



Faisabilité financière

Simple Complexe



Estimation financière

- Coût interne à Grand Lac, au Département de la Savoie et aux communes de réunions techniques et de validation pour arrêter la hiérarchisation du réseau viaire.
- Coût de la mise en place des aménagements pour répondre à la hiérarchisation à définir selon les projets.
- Coût pour la mise en place de signalétique concernant les interdictions de transit PL

Suivi des mesures

- Evolution des trafics par comptages routiers selon les différents types d'axes hiérarchisés.

2025

2026

2027

2028

2029

2030 et +

Portage des différents acteurs de la hiérarchisation du réseau viaire sur Grand Lac

Mise en place des aménagements nécessaires pour atteindre les objectifs recherchés par la hiérarchisation et mettre en place les différentes mesures précisées dans le PDM (pacification réelle des secteurs en zone 30 / contraindre la circulation de transit / développement de la Rue des Ecoles / maillage cyclable / performance des bus).

► Détail de l'action à mettre en place

Définir les axes selon les types de circulation à accueillir

Sur ces axes, les mesures prises devront veiller à répondre au mieux aux objectifs assignés selon leur hiérarchisation (cf. *tableau ci-contre*).

Il est à noter que les axes identifiés devront permettre le déploiement des actions qui visent un rééquilibrage modal dans un souci de pacification de la voirie avec notamment :

- Le déploiement de la Rue des Ecoles,
- Des contraintes sur la circulation de transit,
- Une pacification réelle des secteurs en zone 30,

Niveau hiérarchique	Fonction	Objectifs	Vitesses
Axe majeur	Trafic national, international, transit	Place plus importante au covoiturage	110 Km/h souhaité (cf. action socle)
Axes de rabattement sur l'axe majeur	Rabattre sur le réseau d'axe majeur Accueil du transit à l'échelle de Grand Lac	PL en transit Garantir la performance des lignes fortes de TC Liaisons cyclables en site propre	30 km/h à 50 Km/h en agglomération et 70 ou 80 Km/h en dehors.
Axes de liaisons principales	Connecter les communes de Grand Lac sur des voies adaptées et accueil du transit à l'échelle de Grand Lac	PL en transit Fluidité des TC Liaisons cyclables majoritairement en site propre	30 km/h à 50 Km/h en agglomération et 70 ou 80 Km/h en dehors.
Autres axes en agglomération	Mettre en place une réelle cohabitation des différents modes	Circulation PL interdite sauf livraisons Vitesse et ambiance faites pour la circulation des modes actifs	30 km/h
Autres axes hors agglomération	Interdiction du transit / itinéraire de destination	Circulation PL interdite sauf livraisons Vitesse et ambiance faites pour la circulation des modes actifs	70 ou 80 Km/h

► Constats du diagnostic

De nombreux axes, notamment dans le pôle urbain de Grand Lac sont utilisés en itinéraires de shunt alors que des axes routiers sont prévues pour les accueillir (A41 pour le transit régional et local) ou encore la D 1201 le long du Lac plutôt que de traverser la zone la plus urbanisée.

► Objectifs

Dès que nécessaire, il convient de mettre en place des contraintes de circulation au sein de « quartiers » afin d'éviter les possibilités d'itinéraires traversants. Ainsi, le trafic diminuera significativement, offrant des possibilités réelles de mise en place d'une cohabitation modale pour améliorer la qualité de vie de ces secteurs du fait d'une ambiance apaisée et d'une circulation de transit fixée sur les axes adaptés (action 1.1).

► Mesures à mettre en place

1/ Identifier les axes support du trafic poids lourds de transit

Outre l'A41 l'ensemble des axes de rabattement et de liaisons principales sont identifiées pour accueillir le trafic PL de transit.

2/ Mettre en place les mesures pour contraindre la circulation de transit dans les secteurs identifiés

L'objectif est ainsi de rendre plus longue et donc moins avantageuse la circulation au sein des secteurs identifiés. Sur ce sujet, les communes établiront dans les secteurs concernés les mesures adéquates.

Néanmoins, il conviendra de veiller à ce que les accès au cœur de ces zones restent possibles pour les personnes et les biens en véhicules motorisés, ainsi, aucune piétonnisation étendue ou allongement de parcours au-delà du raisonnable ne sont souhaités. Ces mesures peuvent prendre différentes formes, comme la création de poches étanches (sens uniques) ou la réalisation d'un aménagement permettant l'arrêt de la continuité d'un itinéraire (avec du mobilier urbain). Elles faciliteront l'objectif de fixer la circulation de transit sur certains axes. Ces mesures devront être définies en concertation avec les communes limitrophes et le Département.

Rôle des acteurs	
Grand Lac	Coordonne les acteurs pour l'identification des axes supports du trafic poids lourds
Communes Département de la Savoie	Mise en place du jalonnement pour les axes supports du trafic poids lourds
Communes du pôle urbain	Mise en place des mesures pour contraindre la circulation de transit

Atelier citoyen :
 Limiter le trafic de transit dans les zones urbaines vouées aux modes alternatifs, en particulier le centre-ville d'Aix-Les-Bains.
 Définition d'un schéma d'itinéraires poids lourds

Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Les coûts restent négligeables avec soit la mise en place de panneau pour la mise en sens unique des rues, soit la mise en place de mobilier urbain pour empêcher physiquement la continuité de la circulation de l'ordre de 500 à 5 000 €. Mais une approche de traitement plus globale peut également être mise en œuvre dans le cadre d'une requalification des espaces publics.

Suivi des mesures

- Evolution des trafics par comptages routiers sur les axes concernés par les contraintes de circulation.
- Evolution de la part de PL sur les axes concernés par les contraintes.

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Validation des itinéraires axes de support du trafic PL	Mise en place du jalonnement PL et des arrêtés municipaux et départementaux. Définition par les communes des secteurs où le transit sera contraint		Mise en place des mesures contraignants le trafic de transit dans les secteurs identifiés.		

► **Détail de l'action à mettre en place**

1/ Identifier les axes support du trafic poids lourds de transit

La hiérarchisation du réseau viarie a permis d'établir la fonction des voies accueillant les itinéraires Poids Lourds (PL) : Celles-ci sont les voiries inscrites en axe majeur / de rabattement et de liaisons principales. Elles sont définies comme voiries accueillant le trafic PL sur Grand Lac. Les autres axes hors agglomérations sont interdits au plus de 3,5t sauf en desserte locale et l'ensemble des autres voies en agglomération est de facto interdit au plus de 3,5t sauf livraisons / enlèvement nécessaires à l'activité économique.

L'objectif de la définition d'un schéma d'itinéraires PL est ainsi d'éviter l'utilisation pour les PL en transit de voies inadaptées.

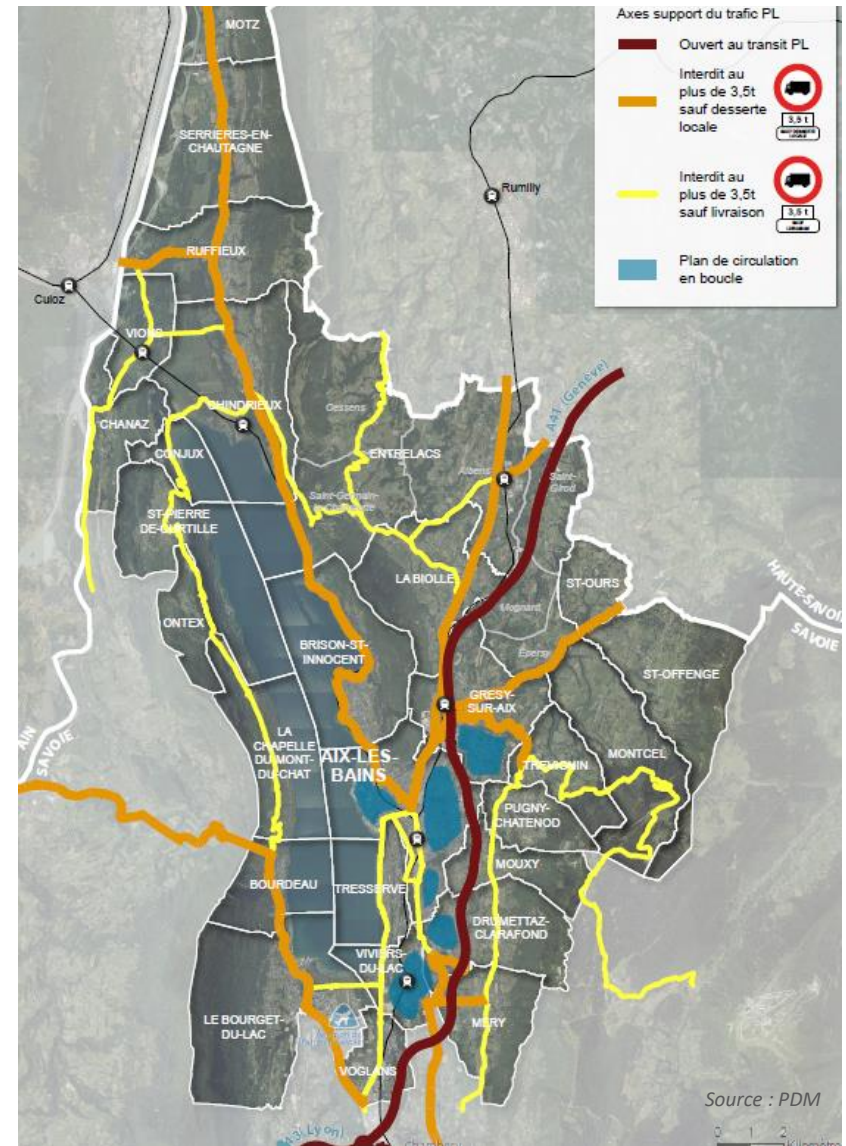
Les mesures à prendre pour favoriser l'établissement de schéma d'itinéraires PL tient dans la mise en place de jalonnement au niveau des différentes sorties des axes majeurs et principaux pour indiquer l'interdiction de transit.

La principale difficulté réside dans le contrôle des PL en transit qui est délicat à mettre en œuvre.



La desserte locale permet de fixer les axes où le trafic de PL desservant le territoire et ses alentours se réalisera et l'interdiction sauf évite tout trafic PL hormis celui de destination.

Schéma de principe : Itinéraires Poids Lourds



Source : PDM

Détail de l'action à mettre en place

2/ Mettre en place les mesures pour contraindre la circulation de transit dans les secteurs identifiés

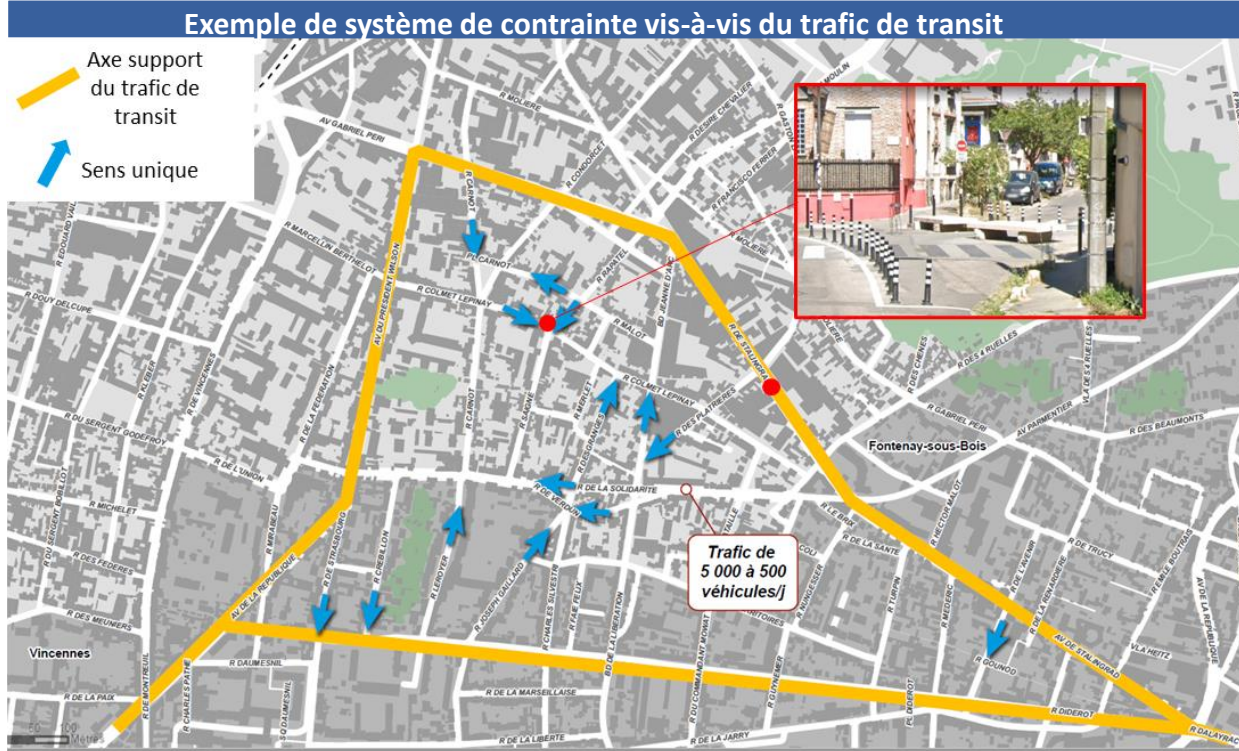
Les communes devront déterminer les secteurs d'application visant à empêcher la circulation de transit.

Cela permettra notamment de faciliter la mise en œuvre des mesures suivantes du PDM :

- Déploiement de la Rue des Ecoles,
- Des contraintes sur la circulation de transit,
- Une pacification réelle des secteurs en zone 30,
- Développement du maillage cyclable,
-

Points de vigilance

La mise en place de contrainte de la circulation de transit ne doit pas impacter la circulation des lignes de bus tout comme les PL en livraison et les bennes de ramassage des déchets.



L'exemple de Montreuil

La Ville de Montreuil a mis en place un nouveau plan de circulation (G. Péri au Nord, Psdt Wilson à l'ouest, Stalingrad à l'est et Diderot sur Vincennes au Sud) à l'échelle d'un quartier qui a eu des résultats significatifs en termes d'abaissement des trafics automobiles (ex sur la rue de la Solidarité avec un trafic qui passe de 5 000 véh./j à 500 soit 10 fois moins de véhicule) du fait de la mise en place de sens unique et de rupture de la continuité de circulation automobile (place Carnot et rue Colmet Lépiny).

Ainsi, avec ces mesures de contraintes, la réalisation d'un trafic de transit est empêchée physiquement et les véhicules en transit doivent forcément s'appuyer sur les axes en capacité de les accueillir.

► Constats du diagnostic

De nombreux efforts ont déjà été entrepris pour un meilleur partage de la voirie. Même si les zones 30 sont déployées par la majorité des communes, elles manquent parfois d'efficacité et de cohérence.

► Objectifs

Il convient de poursuivre ce développement avec comme objectif global, la réduction de la vitesse et du sentiment d'insécurité routière pour une meilleure cohabitation modale en rendant effectif la circulation à 30 km/h par la réalisation d'espaces publics pacifiés.

► Mesures à mettre en place

1/ Faire du 30 Km/h en ville la norme sur Grand Lac

2/ Mieux matérialiser les entrées et sorties de zones 30 par des « effets portes »

Il s'agit de marquer visuellement l'entrée dans une zone 30 où le partage modal de la voirie est la règle. Ces portes permettront de distinguer les rues de desserte locale des axes structurants (même ceux limités à 30 km/h) selon la hiérarchisation retenue à l'action 1.1. Elles seront à matérialiser au début des rues de desserte locale accessibles depuis un axe de niveau supérieur.

3/ Réaliser des aménagements de pacification contraignant physiquement les vitesses

Il existe un large panel de dispositifs d'apaisement des vitesses à réaliser selon les configurations locales, les contraintes techniques et financières et les opportunités de travaux. Ces dispositifs se distinguent en 3 types :

- Les réductions de largeur de voie : la réduction physique ou visuelle de la largeur des voies a un effet immédiat sur l'abaissement des vitesses ;
- Les surélévations de chaussée ;
- Les déflexions de trajectoire afin de casser les lignes droites favorables aux vitesses.

4/ Agir sur les régimes de priorité

5/ Retravailler les plans de circulation dans les quartiers afin d'empêcher le trafic de transit sur les voies résidentielles (cf. action 1.2)

Rôle des acteurs

Communes

Mise en place de la généralisation du 30 Km/h et des différentes mesures d'aménagements / régime de priorité et plan de circulation.



L'objectif des effets portes est de marquer une rupture où la cohabitation modale et la vie locale sont prépondérantes. Les portes donnent une information claire à l'automobile et marquent un changement d'ambiance identifiant le changement de statut de la voie.

Atelier citoyen :

De favoriser un changement culturel sur la place de la voiture afin de développer l'acceptation et l'utilisation des alternatives à l'autosolisme

Coûts HT hors main d'œuvre

Totem zone 30	2 000 € HT
Résine colorée gravillonnée (30 m²) + marquage zone 30	1 500 € HT
Rétrécissement	600 – 2 000 € HT
Panneau zone 30 simple (entrée ou sortie) avec mat	200 € HT

Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexe



Faisabilité financière

Simple Complexe



Estimation financière

Coût à définir selon les programmes d'aménagements des Villes, exemple de coût :

- 10 à 15 K€ pour un plateau piéton
- 3 K€ par entrée / sortie de zone 30.

Suivi des mesures

- Linéaire de voies à 30 km/h
- Evolution de l'accidentologie impliquant des modes actifs (nombre et gravité des accidents corporels)

2025

2026

2027

2028

2029

2030 et +

Les communes actent la nouvelle vitesse réglementaire à 30 Km/h

Mise en place du 30 Km/h en Ville et premiers aménagements de pacification

Poursuite de la mise en œuvre des aménagements de pacification au fur et à mesure des reprises de voirie selon les PPI de chaque commune.

► Détail de l'action à mettre en place

1/ Faire du 30 Km/h en ville la norme sur Grand Lac

Le 30 Km/h en Ville n'est pas réservée aux seules Métropoles, des villes comme Saint-Brieuc (45 000 hab.) / Vizille (7 500 hab.) ont mis en place cette nouvelle vitesse réglementaire mais aussi des communes de moins de 2 500 hab. comme La Chapelle-St-Aubin dans la Sarthe.

Sur Grand Lac, la ville à 30 Km/h doit s'entendre sur tous les axes en agglomération qui ne sont pas identifiés dans l'action 1.1 comme axe structurant qui accueille le trafic de transit. Cela permettra d'offrir une réelle cohérence sur le territoire tout en permettant de faciliter certaines réponses en matière de mobilité :

- Une meilleure sécurité routière attendu avec une baisse de la gravité des accidents,
- Une meilleure cohabitation modale rendant plus facile l'usage des modes actifs en Ville,
- Une meilleure lisibilité des vitesses réglementaires pour les automobilistes en évitant les changements successifs de vitesse réglementaire.

Le 30 en Ville, un enjeu fort de sécurité routière

Un choc avec un piéton à 50 Km/h...le risque de mortalité du piéton s'établit à 80 %, alors qu'à 30 Km/h le risque diminue à 10 %.

Ainsi, sur la base du travail de hiérarchisation qui a identifié les axes restant à 50 Km/h, la généralisation du 30 Km/h en ville se réalise facilement.

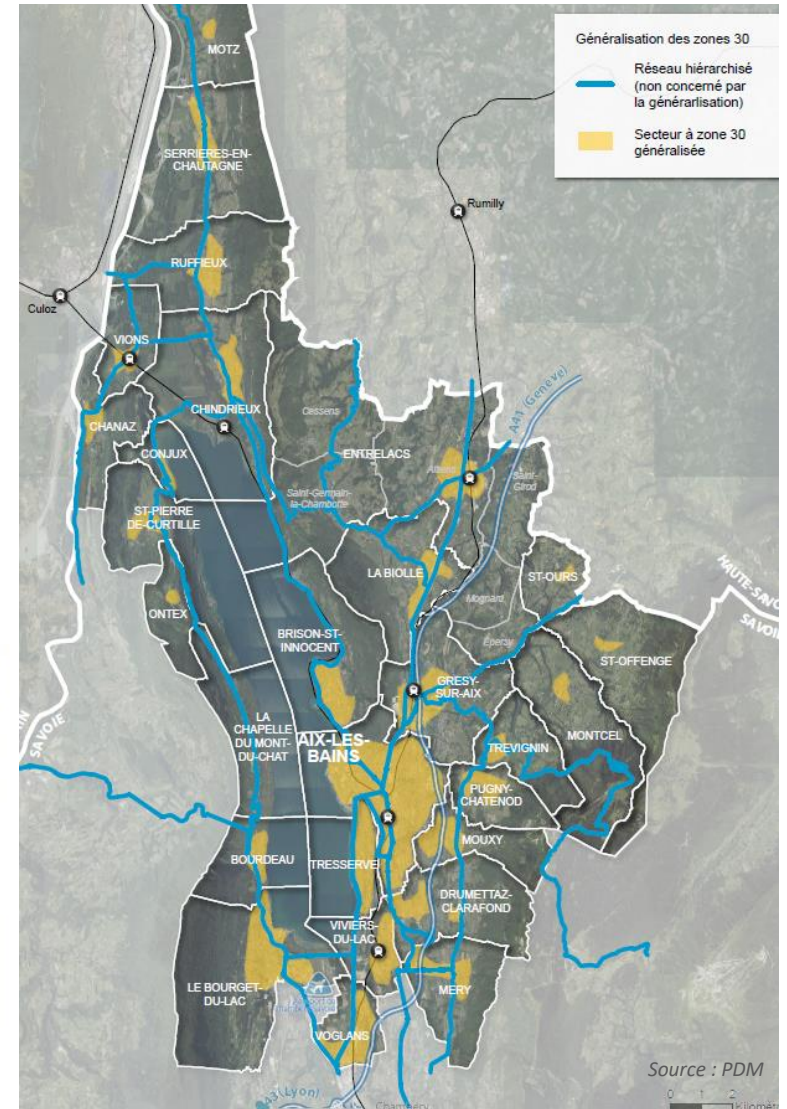
Aux différentes entrées de Ville, un panneau zone 30 est associé au panneau de la commune. Sur les axes il est possible de rappeler par marquage au sol les vitesses réglementaires en place sans avoir besoin de remettre un panneau de vitesse même pour les axes à 50 Km/h.



Marquage au sol des vitesses réglementaires et panneau zone 30 en entrée de ville

Source : CEREMA





Schéma de principe : Pacification sur Grand Lac



► **Détail de l'action à mettre en place**
3/ Les aménagements de pacification (1/3)

	Dispositif	Description	Illustration
Les réductions de largeur de voie	Les réductions « physiques » de largeur	<p>Adapté quel que soit le trafic</p> <p>L'espace ainsi récupéré pourra être valorisé en faveur des piétons ou des cycles. Il faut toutefois laisser la largeur nécessaire pour les véhicules à gros gabarit (bus, collecte des déchets...).</p>	<p>avant</p>  <p>après</p> 
	Les réductions « visuelles » de largeur (ou effet paroi)	<p>Adapté pour un trafic jusqu'à 3 000 véhic./j</p> <p>Le rehaussement d'une bordure, la plantation d'arbustes en bordures de chaussée ou la pose d'un mobilier urbain créent un sentiment d'étroussure.</p>	<p>Effet paroi grâce à des barrières</p> 
	Les écluses	<p>Adapté pour un trafic jusqu'à 3 000 véhic./j</p> <p>Dans les voies à doubles sens, la largeur de la chaussée est réduite ponctuellement empêchant le croisement des véhicules. Les écluses doivent prévoir des bypass pour les vélos.</p>	 <p>Ecluse avec bypass vélo</p>
	La réduction des rayons de courbure dans les intersections	<p>Adapté quel que soit le trafic – à éviter sur les axes avec ligne de bus</p> <p>Elle permet de « fermer » les virages et intersections et d'orthogonaliser les flux. Cet aménagement a l'avantage de diminuer les vitesses aux intersections, de libérer de l'espace pour les piétons, de réaliser des passages piétons plus courts et perpendiculaires au trottoir et de dissuader le transit de véhicules à grand gabarit.</p>	

► **Détail de l'action à mettre en place**
3/ Les aménagements de pacification (2/3)

	Dispositif	Description	Illustration
Les surélévations de chaussée	Les ralentisseurs	<p>A limiter à des voies à faible trafic à partir de 21h</p> <p>Leur usage est réglementé par le décret n°94-447 du 27 mai 1994. Ils doivent être implantés sur des voies à trafic inférieur à 3000 véh./j n'accueillant pas de ligne TC.</p>	
	Les coussins berlinois	<p>A limiter à des voies à faible trafic à partir de 21h</p> <p>Ce type d'aménagements est intéressant sur les voies empruntées par une ligne régulière de transport en commun mais n'est pas aussi efficace qu'un plateau et peut être contourné par les deux-roues motorisés. Son usage n'est pas réglementé ni normé.</p>	
	Les plateaux piétons	<p>Adapté quel que soit le trafic</p> <p>D'une longueur supérieure à 10 m, le plateau occupe toute la largeur de la chaussée et recouvre l'ensemble d'une intersection. Ils s'intègrent très bien dans le paysage urbain et facilitent la traversée des piétons. Son usage n'est pas réglementé ni normé.</p>	<p>Plateau piéton</p> 
	Les trottoirs traversants	<p>Adapté quel que soit le trafic</p> <p>Ceux-ci vont plus loin que le plateau et opèrent un renversement des rôles : c'est l'automobiliste qui franchit l'espace du piéton, et non le piéton qui emprunte la chaussée. Ces aménagements sont à réaliser en priorité sur les itinéraires piétons prioritaires et les secteurs à enjeux aux abords de pôles générateurs de déplacements.</p>	<p>Trottoir traversant</p> 

► **Détail de l'action à mettre en place**
3/ Les aménagements de pacification (3/3)

	Dispositif	Description	Illustration
Les déflexions de trajectoire	Les chicanes	<p>Adapté quel que soit le trafic</p> <p>Elle modifie le tracé de la voie en créant une sinuosité. Elle peut s'appuyer sur l'architecture. Contrairement à l'écluse, les deux sens de circulation sont maintenus.</p>	<p>avant</p>  <p>après</p> 
	Les « chicanes-écluses » avec du stationnement longitudinal alterné	<p>Adapté pour un trafic jusqu'à 3 000 véhic./j avec une attention particulière sur le double sens cyclable</p> <p>La matérialisation du stationnement longitudinal de manière alternée (par exemple en changeant de côté tous les 30 mètres) permet de casser la ligne droite et créer un rétrécissement.</p>	

4/ Agir sur les régimes de priorité

La généralisation des priorités à droite à l'échelle d'un quartier est un outil efficace et peu onéreux de pacification. Le ralentissement est imposé pour tous à chaque intersection. Toutefois il n'est efficace que si elle est généralisée. En effet une priorité à droite ponctuelle est particulièrement incohérente et dangereuse en surprenant l'usager.

Il s'agira toutefois à veiller à assurer une bonne visibilité des intersections et à bien marquer les doubles sens cyclables s'ils existent (car la priorité à droite s'applique aussi aux cyclistes).

Points de vigilance

La mise en place d'aménagements de pacification ne doit pas impacter la circulation des lignes de bus.

La réalisation des aménagements de pacification doit être réalisée en cohérence avec le développement de la marche, de l'accessibilité et du vélo sur Grand Lac.

Zone 30 et double sens cyclable

Au sein d'une zone 30 la circulation des cycles sur les voies en sens unique sont autorisées dans les deux sens (sauf arrêté municipal motivé contraire). Même si seul la signalisation verticale est obligatoire avec un panneau sauf cycle en dessous du sens interdit, il est préférable d'indiquer également aux automobilistes la présence de cycle en sens inverse, de renforcer la signalisation horizontale et également, lors des intersections de rappeler le double sens cyclable et/ou de mettre en place un cédez-le-passage aux cycles.

► Constats du diagnostic

Sur les 75 établissements scolaires de Grand Lac, 63 % sont déjà sécurisés au regard des investigations menées aux abords des différents établissements scolaires lors du PDM.

► Objectifs

Sécuriser les abords des établissements scolaires et favoriser l'usage des modes actifs pour se rendre à l'école.

► Mesures à mettre en place

1/ Généraliser la pacification aux abords des établissements scolaires pour les 30 établissements scolaires dont la sécurisation reste perfectible

Sur les voies identifiées de rabattement ou de liaisons principales (action 1.1) la limitation à 30 km/h s'accompagnera de dispositifs de pacification des abords des entrées.

Sur les autres voies en agglomération, la pacification sera automatiquement réalisée du fait de la préconisation à la mise en place du 30 Km/h.

2/ Développer dès que possible le concept de rue aux écoles

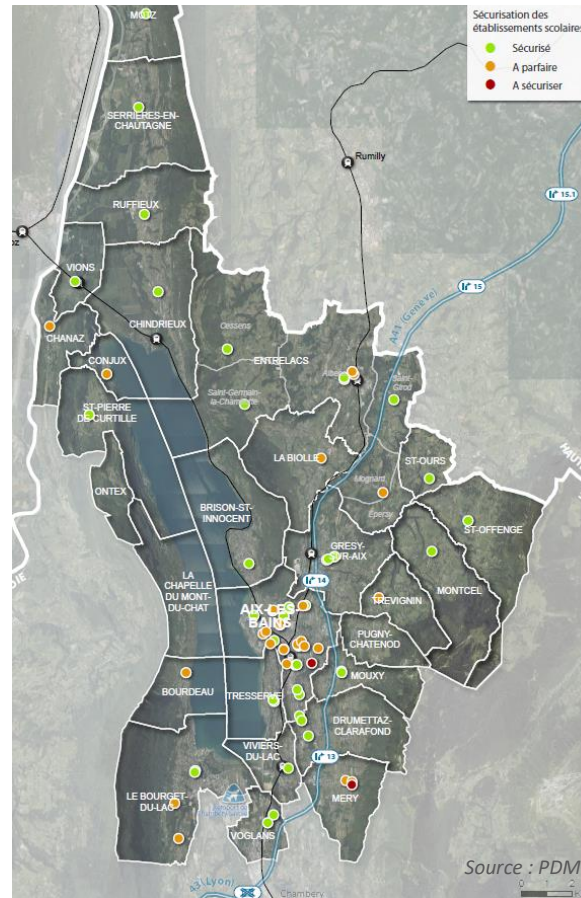
Pour les établissements dont l'entrée est située sur une voie « autres » en agglomération (action 1.1), il s'agira de développer le concept de la rue aux écoles (ou rue scolaire) qui va vers une réappropriation de la rue par le piéton en proposant plusieurs niveaux d'intervention selon la configuration et les contraintes propres à chaque école. Ce développement peut aller jusqu'à la piétonnisation de rues desservant une école et s'inscrire ainsi compétemment dans le cadre de la limitation du transit (action 1.2).

Atelier citoyen :

En parallèle de l'encouragement à la marche, améliorer les aménagements de sécurité nécessaires autour des écoles

Rôle des acteurs	
Communes	Mise en place des dispositifs de pacification au niveau des établissements scolaires et mise en œuvre de la rue aux écoles dès que possible.

Sécurisation actuelle des établissements scolaires



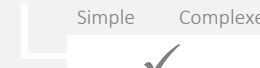
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- La pacification par école est de l'ordre de 15 à 20K€ (création d'un plateau piéton / barrières / panneau).
- La mise en place d'une rue aux écoles peut être modique (500 à 1 000 € pour du mobilier urbain ou plot béton) et être plus coûteuse dans le cadre d'une requalification plus importante de l'espace public (+ 100 K€).

Suivi des mesures

- Nombre d'établissements ayant fait l'objet de réalisation en faveur de la rue aux écoles
- Nombre de rues scolaires effectives

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
------	------	------	------	------	-----------

Généralisation de la pacification aux abords des établissements scolaires + identification des rues aux écoles possibles

Déploiement des rues aux écoles

► Détail de l'action à mettre en place

1/ Généraliser la pacification aux abords des établissements scolaires pour les 30 établissements scolaires dont la sécurisation reste perfectible

Les voies définies comme axes de rabattement ou de liaisons principales (action 1.1) accueillant un établissement scolaire supposent de concilier 2 fonctions : une fonction circulatoire et une fonction forte de vie locale à fort enjeu de sécurité routière.

Pour ces établissements, l'objectif est de créer **un environnement scolaire** facilement perceptible par tous les usagers de la rue. Plusieurs interventions ont déjà été réalisées et peuvent être poursuivies :

- **Limiter la vitesse à 30 km/h.**
- **Agrandir les parvis** en réaffectant l'espace occupé par du stationnement, voire une voie de circulation : l'objectif est d'une part de créer un espace suffisamment large au regard du flux, confortable et sécurisé, d'autre part, de mieux matérialiser les abords de l'établissement depuis la rue.
- **Retravailler les traversées piétonnes** : pour protéger les enfants de la circulation et qu'ils ne se retrouvent directement sur la chaussée dès la sortie d'école, il convient de déplacer les passages piétons d'une dizaine de mètres de part et d'autre de l'entrée de l'école. Par ailleurs, il convient d'assurer une bonne visibilité des traversées piétonnes en dégagant de tout obstacle le champ de vision de l'enfant.
- **Réaliser des plateaux piétons** : ils garantissent le ralentissement des véhicules et créent une continuité avec le parvis. Le plateau peut être réalisé dans un enrobé de couleur afin de mieux matérialiser l'établissement.
- **Réduire la largeur des voies de circulation** aux abords des écoles : cette réduction peut être physique ou visuelle à l'aide de l'implantation d'une végétation ou de mobiliers urbains.



Exemple d'école sécurisée à Brison-Saint-Innocent

2/ Développer dès que possible le concept de rue des écoles

Le concept de rue aux écoles, ou rue scolaire, consiste à offrir une large place aux piétons aux abords des écoles en engageant une fermeture temporaire de la rue à la circulation. L'objectif est de créer des **micro-centralités apaisées et qualitatives** aux abords des établissements scolaires. Au-delà de l'aspect sécuritaire, c'est une démarche en faveur de **l'usage des mobilités douces** et de **reconquête et d'apaisement de l'espace public**.

Le concept de rue aux écoles se décline en plusieurs niveaux d'intervention selon les caractéristiques et les contraintes techniques de la rue et le degré de conservation de la circulation motorisée.

Intervention	Circulation maintenue	Piétonisation temporaire aux heures d'entrée et de sortie d'école	Piétonisation permanente
Objectifs	Apaiser et sécuriser	Apaiser et concilier les usages	Rendre la rue aux enfants et créer un espace calme
Réglementation	Zone de rencontre	Zone de rencontre permanente Aire piétonne temporaire aux horaires d'entrée et sortie d'école (sortie riveraine conservée mais gestion des entrées plus délicates)	Aire piétonne (accès riverains conservés) Stationnement interdit
Situation type	<ul style="list-style-type: none"> Rue avec lignes de bus Rue sans itinéraire de délestage 	<ul style="list-style-type: none"> Rue faiblement circulée avec itinéraire de délestage possible Pas de circulation de bus 	
Principes d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement de dispositifs de pacification (chicanes, plateaux, coussins...) Extension des parvis sur les espaces de stationnement Déport des passages piétons de l'axe de l'entrée d'école Végétalisation 	<ul style="list-style-type: none"> Pose de barrières amovibles Végétalisation 	<ul style="list-style-type: none"> Pose d'une barrière fixe ou d'une borne de contrôle d'accès pour les riverains Végétalisation A terme, requalification de l'espace public et transformation de la rue de l'école en un nouvel espace de vie pour les enfants



Selon la hiérarchisation du réseau viaire, les entrées / sorties des établissements scolaires ne nécessitent pas le même type de traitement :

Pour les établissements situés sur des axes importants :

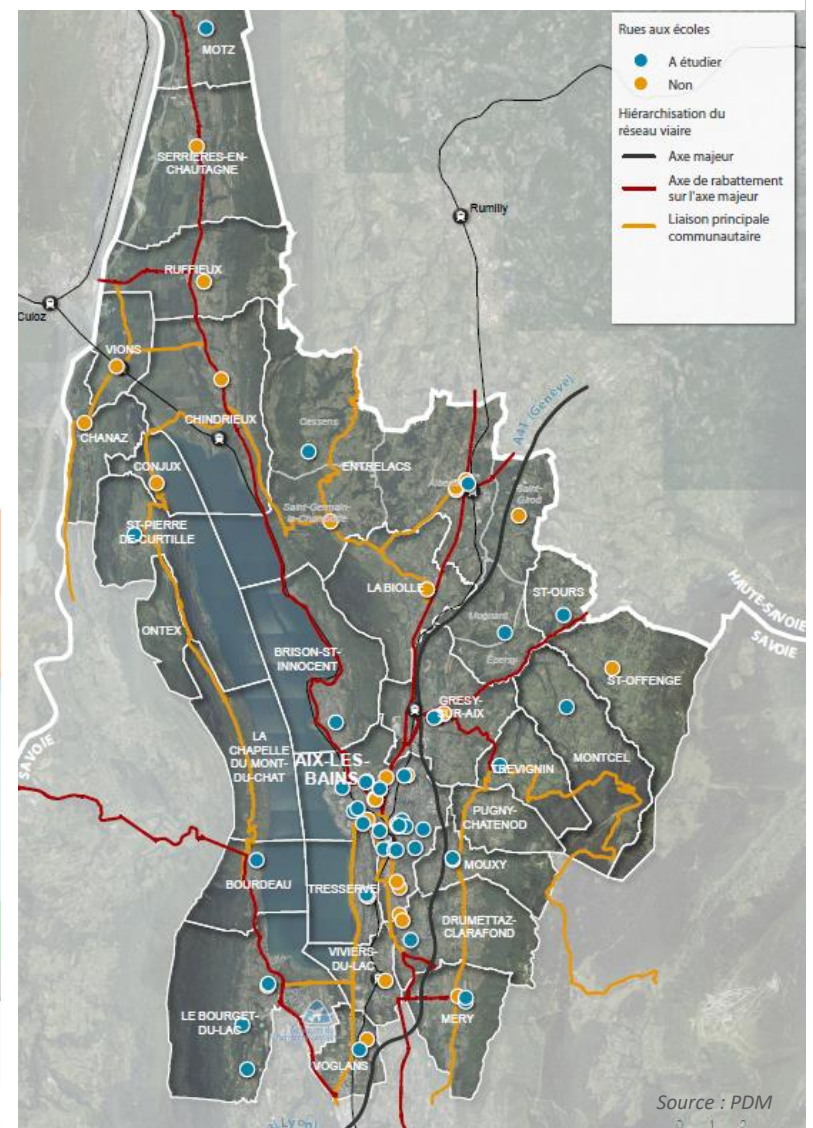
Le traitement préconisé est d'y agir dès que possible en termes de pacification. Sur Grand Lac la majorité des établissements scolaires (63 %) sont considérés comme déjà sécurisés. 28 établissements ont cependant une sécurisation qui reste perfectible et 2 ont une sécurisation à réaliser.

Pour les établissements situés en dehors des axes précédents :

Ici c'est la mise en place du concept de rue aux écoles qui est à analyser au cas par cas en lien notamment avec l'action 1.2 pour contraindre la circulation de transit. 41 établissements scolaires sont identifiés comme pouvant potentiellement déployer le concept de rue aux écoles.

Pour les établissements qui ne pourraient bénéficier de rue des écoles, il conviendra alors d'opter pour une pacification si cela n'est pas déjà fait.

Schéma de principe : Développement rues aux écoles



Niveau de sécurisation des établissements scolaires

Pour chaque entrée d'établissement scolaire il a été observé la présence d'aménagements permettant de sécuriser les parcours à pied des enfants. Si l'entrée bénéficie de barrières guidant vers les passages piétons, d'une limitation à 30 Km/h couplée à des aménagements visant à garantir le respect des limites de vitesse réglementaire l'entrée est considérée comme sécurisée. Si un aspect est manquant alors la sécurisation reste à parfaire et si aucun dispositif n'est en place, l'école est à sécuriser.

ECOLLES JAURÈS & SALENGRO

Rue Scolaire

RUE PIÉTONNE TEMPORAIRE EN PÉRIODE SCOLAIRE

À PARTIR DU JEUDI 2 SEPTEMBRE

8H15 ▶ 9H
16H15 ▶ 17H

La rue Anatole France devient piétonne en période scolaire.

www.hellemmes.fr Hellemmes

Source : PDM

► Constats du diagnostic

Sur Grand Lac, les bus constituent un complément essentiel des trains. Leur attractivité est sensiblement menacée par des temps de parcours augmentés. L'intensité de la circulation automobile en est responsable, et contribue à l'augmentation des coûts d'exploitation pour la collectivité.

► Objectifs

Améliorer la vitesse des bus les rend plus attractifs mais également moins coûteux. Ainsi, le PDM propose de mettre en place dès que possible des aménagements de voirie visant à garantir une vitesse commerciale constante quel que soit les périodes de la journée ce qui permettra d'améliorer la régularité du réseau Ondéa. Ces aménagements doivent se placer sur les axes les plus fréquentés par les lignes fortes de Grand Lac. Des bus plus rapides raccourcissent les temps de parcours et attirent les usagers.

► Mesures à mettre en place

1/ Identification des tronçons les plus fréquentés par les lignes fortes bus

Les tronçons de voirie où l'offre de bus circulant sur Grand Lac ont été identifiés. Ces axes seront concernés en priorité par la mise en place d'aménagement pour garantir la performance des lignes de bus.

2/ Déterminer les axes et carrefours devant bénéficier d'aménagements favorisant la régularité et la performance des bus

En fonction de la hiérarchisation du réseau viaire (action 1.1), différents aménagements favorisant la performance pourront être envisagés (Couloir réservé bus continu // Aménagements de couloirs bus en approche des carrefours // Priorisation des bus aux carrefours à feux).

La mise en place de ces aménagements devra se réaliser en fonction de différents arbitrages sur l'espace viaire alloué à chaque mode en prenant en compte le maillage cyclable à développer sur Grand Lac. Ils seront permis par la nécessaire réappropriation et la rationalisation de la politique de stationnement qui permettront une meilleure utilisation des places automobiles

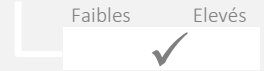
Ces mesures d'aménagements de voirie pour améliorer la performance des lignes de bus sont les premières bases d'un Schéma Directeur pour l'amélioration de la performance de l'offre de TC sur Grand Lac.

Ce futur schéma directeur se réalisera en lien avec la DDT, le Département de la Savoie, les communes et EPCI voisines en s'appuyant à la fois sur le futur SERM, la mise en œuvre des aménagements du Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac et les différentes évolutions urbaines majeures (déplacement de l'hôpital,...)

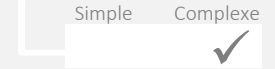
Rôle des acteurs	
Grand Lac et Ondéa	Identifient les axes prioritaires d'actions au regard du réseau Ondéa / Réalise les aménagements de voirie dédiés aux bus.

Couloir bus sur Aix-les-Bains au niveau des anciens Thermes
Mis en place durant la période de crise sanitaire du COVID 19

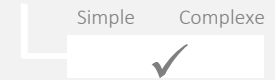
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût restant à définir en fonction des choix portés par les différentes maîtrises d'ouvrage concernant les aménagements pour la performance des bus

Suivi des mesures

- Evolution des vitesses commerciales sur les lignes disposant de nouveaux aménagements pour les bus
- Evolution du trafic voyageur sur les lignes ayant bénéficié d'amélioration de performance
- Evolution du linéaire d'aménagements dédiés aux bus et des intersections prioritaires

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Identification des secteurs à aménager pour améliorer la performance des bus	Mise en place des aménagements pour améliorer la performance des bus				

► **Détail de l'action à mettre en place**

1/ Identification des tronçons les plus fréquentés par les bus

Les linéaires de voirie en rouge sur la carte ci-contre présente les axes où plus de 50 services de bus sont en circulation quotidiennement. Une majorité du linéaire ne présente pas de difficultés particulières pour la circulation mais certains axes et intersections mériteraient des aménagements dédiés aux bus.

Schéma de principe : secteurs privilégiés d'intervention pour la performance des lignes de bus



► **Priorisation aux feux** Il convient de mettre en place une priorisation des cycles de feux au moment de l'arrivée des bus afin de fluidifier leurs parcours.



► **Priorisation aux giratoires**

Il est nécessaire d'offrir une place en amont du giratoire dédiée aux bus. Dans certains cas, l'espace existe (notamment au cœur d'Aix pour le sens Aix vers Chambéry), dans d'autres c'est la configuration du giratoire (anneau interne trop important) qu'il conviendra de reprendre



► **Création de couloirs réservés bus**

Requalification de la voie pour créer un couloir réservé bus de chaque côté de la voie ouvert aux cycles (suppression du terreplein central nécessaire et des places de stationnement longitudinal). Une attention particulière devra être également faite sur la RD 1504 pour desservir Technolac

2/ Déterminer les axes et carrefours devant bénéficier d'aménagements favorisant la performance des bus

Concernant les conditions de circulation des bus sur Grand Lac, selon les types de difficultés les réponses à apporter sont différentes :

- Pour les saturations, il convient de favoriser la réalisation de couloirs bus à minima en amont des carrefours avec priorisation aux feux,
- Pour les points durs de circulation / géométrie, des travaux peuvent être envisagés pour reconfigurer l'axe viaire ou le carrefour concerné,
- Pour les difficultés de gestion de carrefour, une priorisation aux feux des TC doit être recherchée,
- Pour les problèmes liés aux stationnements / livraisons, il convient de mettre en place un contrôle efficace pour lutter contre ces incivismes.

Sur cette base de travail, Grand Lac coordonnera le rôle de chaque maître d'ouvrage pour que les travaux entrepris soient en cohérence avec l'ensemble des actions menées dans le cadre du PDM (Rue des écoles / réelle pacification des zones 30 / développement du maillage cyclable).

► Constats du diagnostic

Grand Lac compte 84 km d'aménagements cyclables. 38 % d'entre eux sont en site propre. Le Schéma Directeur Cyclable réalisé en 2021 a permis de définir les objectifs de Grand Lac pour sécuriser la pratique existante et développer de nouvelles pratiques sur deux axes :

- Les déplacements utilitaires : domicile-travail, domicile-étude, achats, etc...
- Les axes touristiques structurant servant de support à une mobilité du quotidien.

► Objectifs

Obtenir un maillage cyclable continu et hiérarchisé sur Grand Lac sur la base du schéma directeur cyclable (SDC) qui définit 158 Km de nouveaux aménagements en 3 niveaux (structurant / secondaire et communal).

Ce SDC s'appuie sur des projets d'envergure comme la véloroute des 5 lacs avec 17 Km de nouveaux aménagements cyclables sécurisés, projet d'intérêt régional connectant les lacs alpins (Léman, Annecy, Le Bourget, Aiguebelette et Paladru), l'itinéraire des côteaux du Revard ou encore les liaisons cyclables pour relier dans le secteur Sud de Grand Lac Hexapôle et Technolac avec une liaison plus directe avec le Grand Chambéry avec la sécurisation de la route départementale en site propre entre les deux giratoires de l'aéroport et des Mottets.

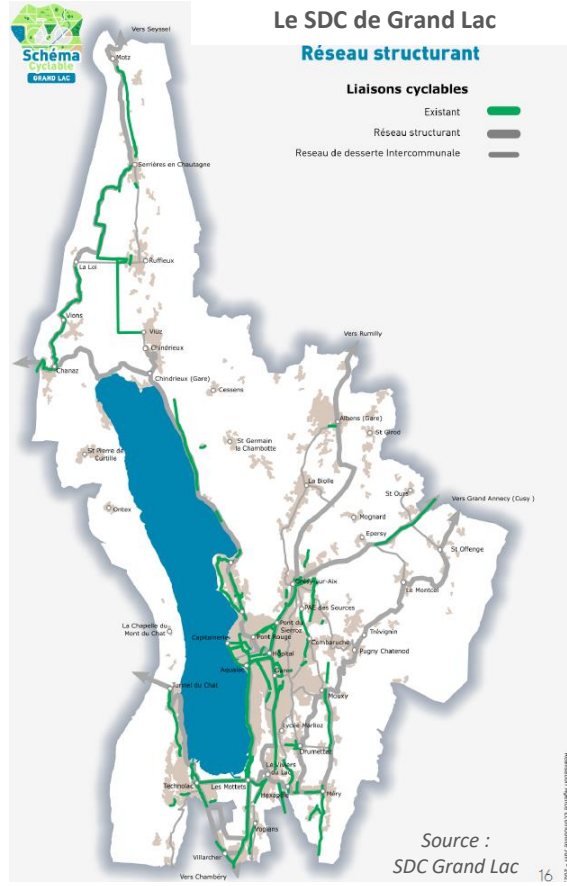
► Mesures à mettre en place

- 1/ Hiérarchiser les aménagements à mettre en œuvre selon les différentes temporalités du SDC
- 2/ Accompagner le développement et la structuration du réseau par du jalonnement vélo
- 3/ Définir les conditions pour entretenir les infrastructures cyclables

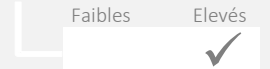
Atelier citoyen : Cohérence du réseau avec des jonctions fluides et sécurisées entre sections cyclables / Mise en place d'un jalonnement clair des itinéraires intercommunaux / Plus de pistes cyclables en voie propre sur les axes à fort trafic motorisé

Rôle des acteurs	
Grand Lac	Réalisation des aménagements cyclables sur les liaisons où elle est compétente. Mise en place d'une convention pour l'entretien des axes et réalisation des entretiens.

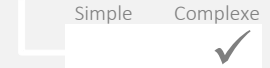
Communes / Département de la Savoie	Réalisation des aménagements sur les voies où la collectivité est compétente.
--	---



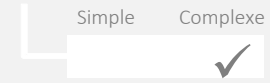
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- 19,8 M € sur la base du SDC de Grand Lac 2022
- Entretien des aménagements cyclables sur la base d'une convention au regard du linéaire concerné par chaque maître d'ouvrage.

Suivi des mesures

- Linéaire d'aménagements cyclables
- Ratio linéaire d'aménagements par le nombre d'habitants
- Evolution de la part modale des cycles

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
------	------	------	------	------	-----------

Mise en place des aménagements cyclables prévus au SDC

► Détail de l'action à mettre en place

1/ Hiérarchiser les aménagements à mettre en œuvre selon les différentes temporalités du SDC

89 Km d'aménagements programmés sur le réseau structurant :

- 32 Km à court terme ;
- 42 Km à moyen terme ;
- 16 Km à long terme.

69 Km d'aménagements programmés sur le réseau secondaire :

- 15 Km à court terme ;
- 35 Km à moyen terme ;
- 13 Km à long terme.

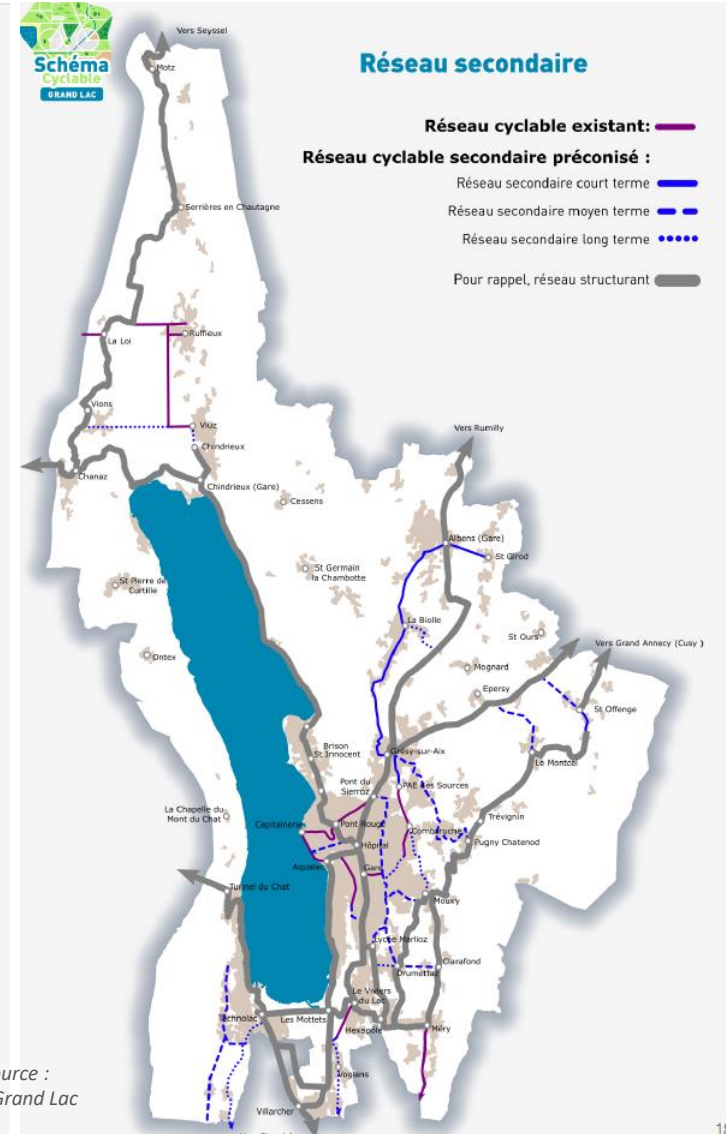
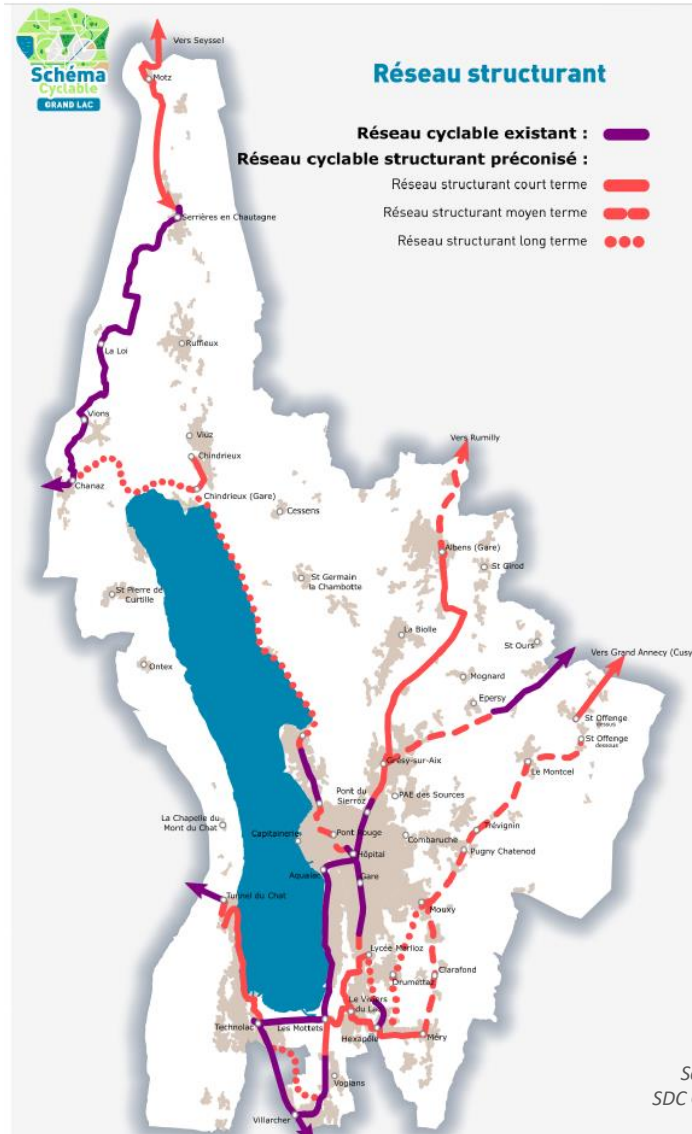
7 Km d'aménagements complémentaires au niveau communal

- 3 Km à court terme ;
- 4 Km à moyen terme.

Un SDC ambitieux mais réaliste

Que ce soit au regard des montants nécessaires à son financement ou par rapport à la temporalité de mise en œuvre (aux alentours de 10 ans).

Le maillage cyclable actuel et futur sur Grand Lac



Source :
SDC Grand Lac

► Détail de l'action à mettre en place

2/ Accompagner le développement et la structuration du réseau par du jalonnement vélo

De manière générale, le jalonnement mis en place sur Grand Lac sera réalisé en cohérence avec celui de Grand Chambéry et du CD de Savoie.

Les objectifs du jalonnement et de la signalisation cyclables sont les suivants :

- Identifier les itinéraires adaptés et sécurisés ;
- Guider le cycliste tout au long de son parcours ;
- Mettre en valeur les infrastructures réalisées et matérialiser le réseau cyclable en lui donnant une image ;
- Communiquer sur la possibilité d'utiliser le vélo pour rejoindre certaines destinations.

Afin de rendre ce jalonnement cohérent et pertinent, il s'agira de le rendre efficace grâce à :

- L'uniformité et l'homogénéité des panneaux sur le territoire ;
- La simplicité et la lisibilité des informations transmises ;
- La visibilité des panneaux sur le réseau ;
- La continuité de la signalétique

Les informations à signaler permettront de cibler les besoins quotidiens des habitants :

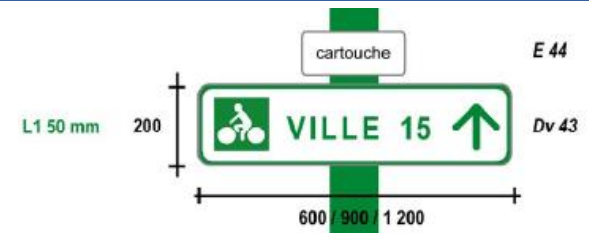
- Les communes alentours ;
- Les principaux pôles générateurs ;
- Les distances et les temps de parcours.

En termes d'implantation :

- Privilégier les panneaux de position pour utiliser au maximum les supports existants ;
- Les panneaux de pré-signalisation ne sont utiles que pour les carrefours complexes et/ou saturés en nombre de panneaux ;
- Les panneaux de confirmation seront réservés aux mouvements complexes.

Sur les axes structurants et notamment dans le pôle urbain adopté une signalisation et un jalonnement des itinéraires comme l'a réalisé Grand Chambéry afin d'assurer une bonne lisibilité pour les usagers cyclistes pratiquant les deux territoires.

Point de vigilance
Il conviendra de veiller à ne pas charger l'espace public de signalisation verticale et l'adapter au contexte urbain.



Panneau de pré-signalisation et de position



Indiquer les pôles générateurs et raisonner en distance / temps



Signalisation vélo – Grand Chambéry
9 itinéraires principaux pour 55 Km qui irriguent les pôles majeurs de l'agglomération. Avec une signalétique et un jalonnement adaptés.

Source Cmag 78

► Constats du diagnostic

Avec 25 % des trajets réalisés à pied, la pratique piétonne sur Grand Lac est le deuxième mode le plus utilisé derrière l'automobile. Or, la marche est par essence le mode universel car chaque déplacement commence et se termine à pied. Ainsi, agir en faveur des cheminements piétons est consensuel et revêt également un véritable enjeu de santé publique.

► Objectifs

Mettre en place une stratégie d'aménagement des trottoirs visant à améliorer le confort des piétons et répondre aux enjeux du changement climatique rendant les déplacements à pied inconfortables du fait des températures élevées générant des îlots de chaleur. Mettre en en parallèle une stratégie visant à déterminer les itinéraires piétons devant être mise en accessibilité pour tous à horizon du PDM.

Afin d'encourager le développement de la pratique de la marche pour des déplacements de courtes distances, il s'agira d'aménager des cheminements piétons de qualité aussi bien sur l'aménagement lui-même (revêtement en bon état, respect des normes accessibilité pour tous, sécurité des traversées piétonnes) qu'en termes d'agrément (verdure, proximité de la circulation automobile... mais aussi le traitement des rez-de-chaussée d'immeuble !).

► Mesures à mettre en place

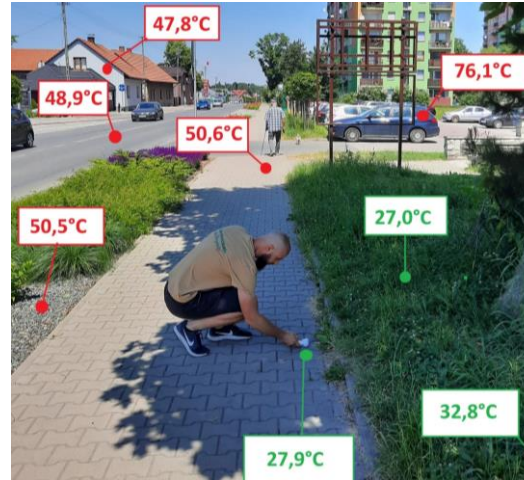
- 1/ Arrêter un plan marche sur Grand Lac ;
- 2/ Mettre en place les principes du plan marche dans les secteurs stratégiques

Atelier citoyen : Définir et sécuriser des cheminements piétons structurants et sécurisés, à l'écart de la voirie mais aussi plus directs / Rendre la marche plus agréable : moins de bitume, plus d'espaces verts, création d'espaces conviviaux (lieux de repos et de rencontre) qui encouragent les gens à marcher ou à faire du vélo en toute sécurité (bancs, zones de repos, aires de jeux, aménagements paysagers ...)

Rôle des acteurs

Grand Lac	Réalisation du plan marche en coordination avec les plans marches communaux quand ils existent
------------------	--

Communes Mise en place d'aménagements sur les principes du plan marche au regard du PPI de chaque commune.



Auteur : Czechowiczanie dla przyrody

Impact du type de revêtement sur le phénomène d'îlot de chaleur

	JOUR	NUIT
Asphalte noir (trottoir)	très chaud	chaud
Béton bitumineux	très chaud	chaud
Dalle granit	modérément chaud	chaud
Stabilisé	modérément chaud	frais
Espace végétalisé	frais	frais

Source : APUR

Impacts report modal

Faibles Elevés
 Faibles Elevés

Faisabilité technique

Simple Complexe
 Simple Complexe

Faisabilité financière

Simple Complexe
 Simple Complexe

Estimation financière

- Coût interne pour la réalisation du plan marche
- Coût des aménagements de cheminements piétons au regard des budgets des communes.

Suivi des mesures

- Evolution de la part modale de la marche

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Mise en place d'un plan marche sur Grand Lac		Mise en place des aménagements sur les principes du plan marche au fur-et-à mesure des investissements prévus dans les PPI des communes.			

► Détail de l'action à mettre en place

1/ Arrêter un plan marche sur Grand Lac

Ce plan marche sera réaliser en coordination avec les communes et pourra s'appuyer sur les principes élaborés dans le cadre du plan marche d'Aix-les-Bains.

Un plan marche ne doit pas être perçu que sur le seul aspect mobilité. Il permet notamment d'améliorer la qualité de l'air et ainsi de lutter contre le changement climatique. En effet, plus la part des déplacements à pied progressera pour les trajets de courtes distances moins le recours aux énergies fossiles et leurs conséquences pour la santé et le climat seront importantes.

Le plan marche doit également permettre de répondre aux enjeux socio-économiques et urbains du territoire. Tout déplacement, qu'il soit en TC, en vélo, en automobile commence et se termine à pied. Agir positivement pour améliorer la marche offrira une amélioration de la qualité des déplacements pour tous. Un plan marche permet ainsi de mieux structurer le territoire en favorisant le développement des centralités, en donnant de la cohérence aux secteurs en mutation sur Grand Lac et en organisant des espaces de vie quotidienne appropriables à pied et en vélo.

Ce plan marche doit ainsi viser des améliorations concernant :

- **Les informations et sensibilisations sur les déplacements à pied** (signalétique piétonne avec temps de parcours, plan piéton dépliant, plan de quartiers,...).
- **Les aménagements de voirie adaptés à la marche** (voies pacifiées, aménagement d'espace de repos, entretien des trottoirs, ...),
- **Le développement de la place du piéton**, que ce soit sur son espace dédié ou pour un espace à reconquérir (*renforcement de la perméabilité piétonne et franchissement adapté pour résorber les coupures*).

Analyse des facteurs dissuasifs ou attractifs de la marche

Les limites de la pratique de la marche	<ul style="list-style-type: none"> - Trafic routier (<i>bruit / pollution / risque accidentogène</i>) - Manque d'éclairage (<i>sentiment d'insécurité</i>) - Allongement des parcours (<i>du fait des coupures urbaines naturelles ou artificielles</i>) - Une place trop exiguë pour la marche (<i>trottoirs étroits, nombreux obstacles sur le parcours</i>) - Le phénomène d'îlot de chaleur
Ce qui favorise la pratique de la marche	<ul style="list-style-type: none"> - Un espace généreux dédié aux piétons, - La présence de mobilier urbain de confort, - Un parcours ponctué de différents points d'intérêts (<i>culturels, services, commerces, animations</i>) - Un éclairage fait pour le piéton, - La présence de végétation / eau pour limiter l'effet de chaleur, - Une densité forte de la trame viaire ouverte aux piétons (<i>base carrée de 50 m. à maximum 100 m. de côté</i>)

Les enjeux du plan marche de Grand Lac

Sur la mobilité	Optimisation des déplacements avec une meilleure attractivité des transports collectifs du fait de l'amélioration de la qualité des rabattements et une augmentation de l'usage de la marche comme mode unique et diminuant le recours à l'usage de l'automobile.
Sur la qualité de l'air	Du fait de la baisse du recours à l'automobile pour les trajets très courts
Sur la qualité de vie	Penser différemment la marche en ville impose une réflexion pluridimensionnelle. Les espaces publics doivent être plus partagés. Les distances doivent être raccourcies, grâce à une ville organisée autour des centralités locales et des continuités des modes actifs. Enfin, ce nouveau modèle urbain impose une logique d'équité et de cohésion sociale sous le prisme d'une accessibilité universelle et vertueuse pour la santé publique.

► **Détail de l'action à mettre en place**

2/ Mettre en place les principes du plan marche dans les secteurs stratégiques

Le long des parcours il conviendra de déployer une signalétique adaptée. L'objectif est d'utiliser différemment l'espace public avec un jalonnement au sol, de mobilier urbain anti-stationnement pour de l'information et des panneaux de signalisation avec les temps de parcours. Lors de l'aménagement des signalétiques, il sera veillé à leur intégration paysagère.

Travailler sur les revêtements



Végétaliser les arrêts de bus



Planter des arbres



La micro implantation florale



Prendre en compte des éléments de confort pour les piétons. Le plan Marche de Grand Lac doit être le départ d'une reconquête de l'espace public pour la végétalisation ou des micros-espaces publics végétalisés, l'installation de bancs, d'amélioration de l'éclairage nocturne, de travailler sur les temps de vert aux carrefours à feux,...



Plan sur totem avec les points d'intérêt proches



Rosace sur borne



Signalétique
Temps de parcours



Signalétique
incrustée

NB : Il s'agit d'avoir une démarche systématique d'intégration de l'économie circulaire dans tous les éléments conçus. L'économie circulaire est entendue ici comme la limitation d'utilisation de ressources (sobriété), l'approvisionnement local en matériaux (au maximum issu du territoire), et le réemploi des matériaux situés sur le périmètre d'intervention. Il s'agit d'intégrer systématiquement cette approche et les contraintes associées dans tous les éléments conçus et dans le phasage du projet.

► Détail de l'action à mettre en place

2/ Mettre en place les principes du plan marche dans les secteurs stratégiques

Le plan marche devra notamment être mis en œuvre de manière prioritaire dans les secteurs où la pratique piétonne attendue est la plus forte. En effet, l'objectif n'est pas tant de créer des aménagements sur l'ensemble des voiries urbaines, mais de **définir des cheminements piétons structurants à traiter en priorité**, à partir de secteurs à enjeux : les centralités urbaines, les commerces, les équipements scolaires, les arrêts TC structurants...

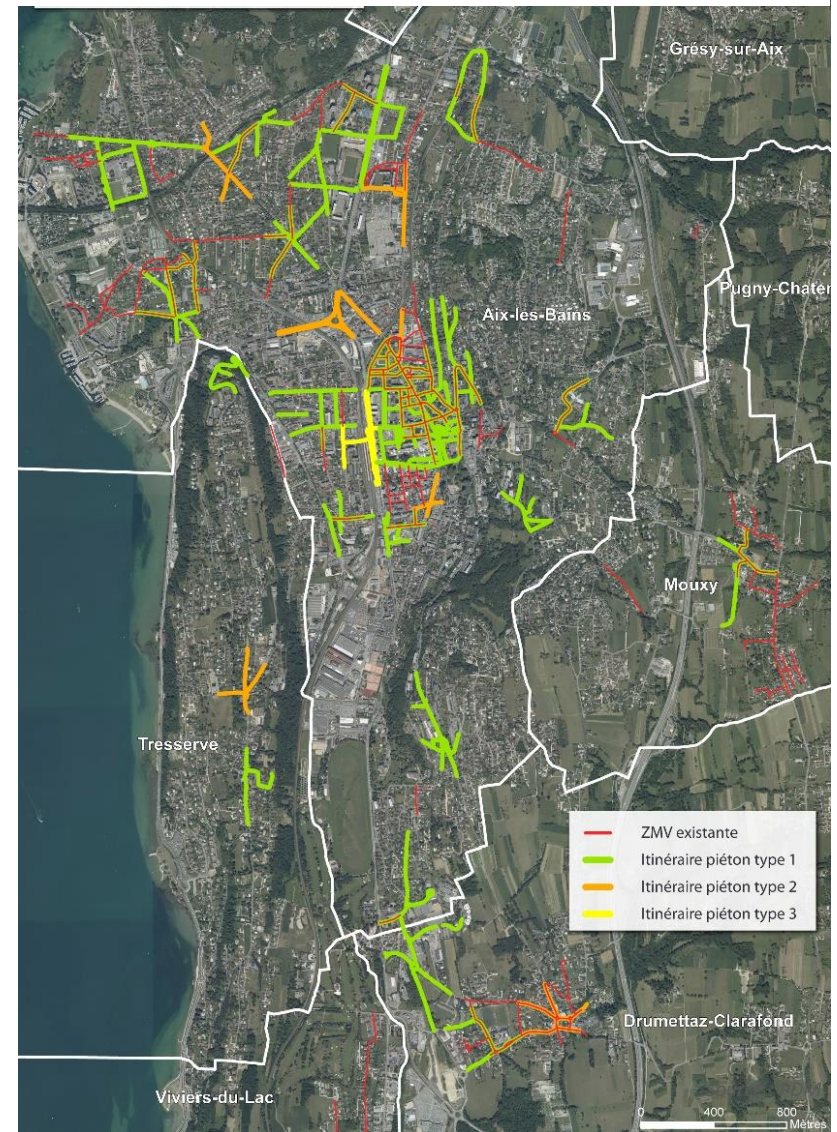
La réalisation de cheminements sécurisés et répondant au plan marche étant un investissement important pour les collectivités, il convient de prioriser les **secteurs où se concentre une intensité piétonne**.

Ces secteurs ont été identifiés dans le PDM à partir d'isochrones à pied depuis les principaux pôles générateurs de flux piétons. Ainsi, l'intensité des flux piétons a été indiquée par tronçon de voirie et ventilée selon 3 types :

- ✓ **Type 1 : forte intensité piétonne**, correspondant au centre-ville d'Aix-les-Bains et aux établissements scolaires (écoles élémentaires, collèges, lycées, établissements supérieurs) ;
- ✓ **Type 2 : intensité piétonne moyenne**, correspondant aux secteurs de commerces de proximité dans les quartiers d'Aix-les-Bains et les communes périurbaines ;
- ✓ **Type 3 : intensité piétonne faible**, correspondant aux secteurs de rabattement sur les gares et les principaux pôles d'échanges multimodaux dans une logique de 100 à 150 mètres autour.

Type	Linéaire (km)
1	61,6 km
2	13,3 km
3	6,1 km
Total	81 km

Schéma de principe : Zoom cheminements piétons prioritaires sur Aix-les-Bains



Source : PDM

► Constats du diagnostic

Offrir un déplacement à pied accessible à tous est une nécessité sur Grand Lac. L'accessibilité universelle est primordiale pour les PMR et plus confortable pour les personnes valides.

► Objectifs

Il convient d'aller, conformément à la loi, vers une mise en accessibilité des arrêts de bus sur Grand Lac et d'œuvrer pour une accessibilité sur une partie des itinéraires piétons du territoire.

► Mesures à mettre en place

Dans la temporalité du PDM, il convient de prioriser les actions en s'attachant à traiter en priorité les itinéraires structurants et secteurs prioritaires : les centralités urbaines, les commerces, les équipements scolaires, des points d'arrêts de TC dans un rayon de 200 m...

1/ Mettre aux normes **d'accessibilité** l'ensemble des **cheminements piétons identifiés** ;

2/ Réaliser un **audit de l'accessibilité** dans un rayon de 200 m **autour des arrêts prioritaires de transports collectifs** ;

3/ **D'appliquer la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées** et notamment s'appuyer sur l'agenda d'accessibilité des arrêts dans le cadre du Sd'AP validé en novembre 2015 par Grand Lac.

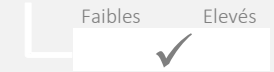
Rôle des acteurs	
Grand Lac	Audit de l'accessibilité de la voirie depuis les points d'arrêts prioritaires de TC dans un rayon de 200 m.
Communes	Audit et mise en place des cheminements prioritaires



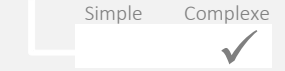
Arrêt de bus accessible à la gare d'Aix-les-Bains
Crédit photo : Christophe BAUDOT

Atelier citoyen :
Rendre la marche plus accessible : trottoirs larges, traversées de routes sécurisées (ne pas hésiter à supprimer des places de stationnement pour améliorer la visibilité), signalétique piéton

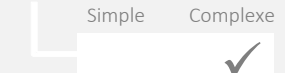
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- A parfaire
- Coût moyen pour la mise en accessibilité d'un Km de voirie : 115 K€
- Coût moyen pour la mise en accessibilité d'un arrêt de TC : 12 K€
- Coût de l'audit d'accessibilité dans un rayon de 200 m. des arrêts prioritaires de TC à parfaire

Suivi des mesures

- Evolution de la part modale de la marche
- Km de voirie mise en accessibilité.

2025

2026

2027

2028

2029

2030 et +

Arrêter par les communes les cheminements à mettre aux normes d'accessibilité. Réalisation de l'audit autour des arrêts prioritaires

Mise en accessibilité des cheminements prioritaires

► Détail de l'action à mettre en place

1/ Mettre aux normes d'accessibilité l'ensemble des cheminements piétons identifiés

A l'échelle de Grand Lac, 55,9 Km de cheminements piétons sont identifiés par le PDM comme prioritaires pour la mise en accessibilité à horizon du PDM.

L'identification des cheminements prioritaires a été réalisée en fonction d'une stratégie répondant au moins à 2 des 3 besoins suivants (rabattement vers les principaux arrêts de TC, desserte des centralités ou rabattement vers un établissement scolaire).

3 stratégies :

1/ Etablissements scolaires :

Prise en compte des cheminements en rabattement vers les écoles maternelles et élémentaires dans un rayon de 5 minutes à pied.

2/ Arrêt de TC principaux :

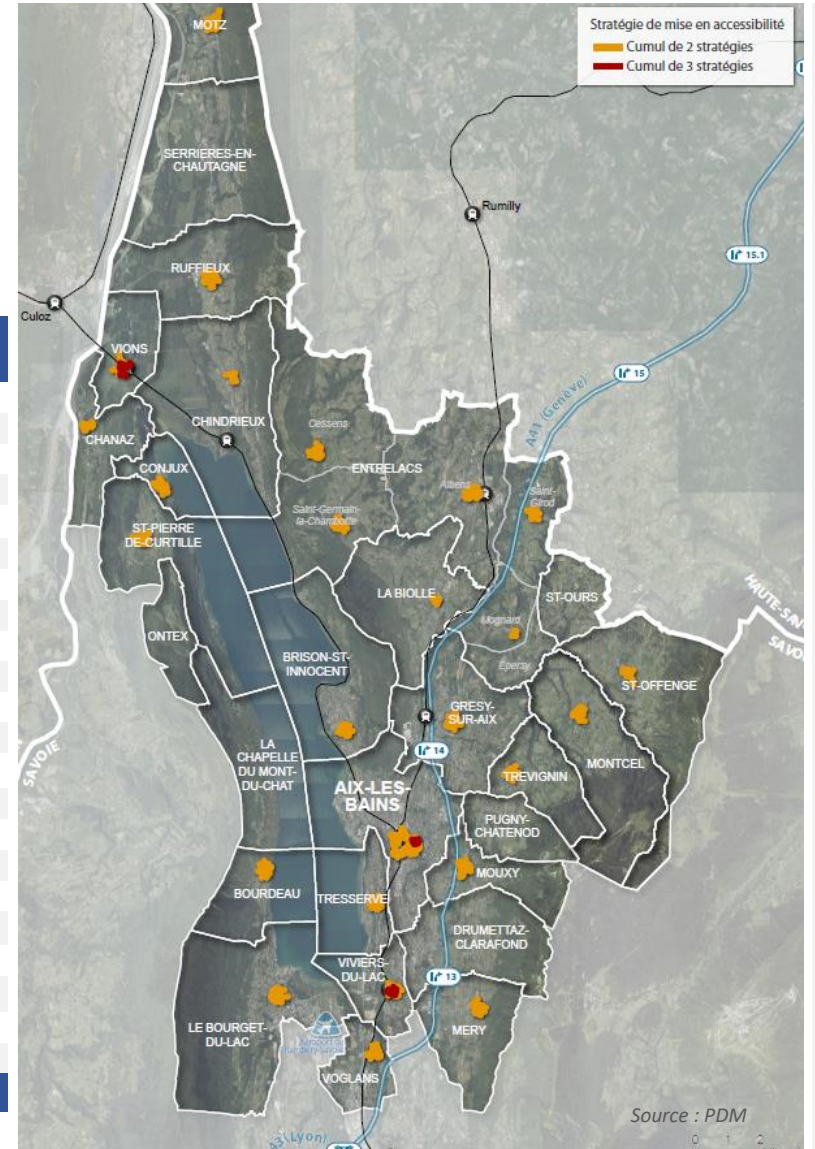
Prise en compte des cheminements en rabattement vers un arrêt de bus à fréquence de passage élevée et les gares.

3/ Centralité : Prise en compte des cheminements inclus dans les secteurs de centralités.

Seuls les linéaires de voirie cumulant au moins une réponse à deux stratégies ont été conservés ici. Les communes sur cette base, devront identifier les cheminements à mettre en accessibilité pour tous à horizon du PDM.

	2 stratégies	3 stratégies	TOTAL en Km
Aix-les-Bains	7,5	0,6	8,1
La Biolle	0,8		0,8
Bourdeau	2,2		2,2
Le Bourget-du-Lac	3,1		3,1
Brison-Saint-Innocent	2,0		2,0
Chanaz	1,7		1,7
Chindrieux	0,8		0,8
Conjux	1,8		1,8
Entrelax	8,9		8,9
Grézy-sur-Aix	2,7		2,7
Méry	2,1		2,1
Montcel	2,1		2,1
Motz	2,7		2,7
Mouxy	2,2		2,2
Ruffieux	3,0		3,0
Saint-Offenge	1,5		1,5
Saint-Pierre-de-Curtille	2,0		2,0
Tresserve	1,8		1,8
Trévignin	2,0		2,0
Vions	0,9	1,8	2,7
Viviers-du-Lac	1,2	1,4	2,7
Voglans	2,8		2,8
GRAND LAC	55,9	3,8	59,7

Schéma de principe : Secteurs privilégiés pour la mise en accessibilité de la voirie

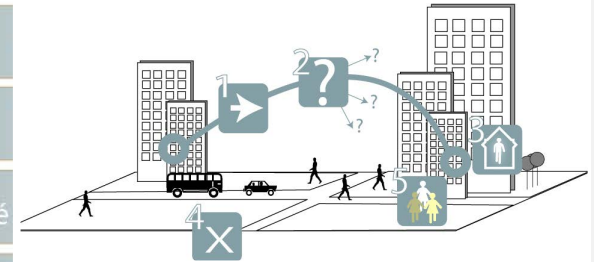


Source : PDM

► **Détail de l'action à mettre en place**

2/ Réaliser un audit de l'accessibilité dans un rayon de 200 m autour des arrêts prioritaires de transports collectifs

Conformément à la loi, un audit d'accessibilité sera mené dans un rayon de 200 m. autour des arrêts prioritaires de TC. Ce travail permettra de définir les travaux à mener pour réaliser les aménagements de voirie de manière à garantir une accessibilité universelle. Cet audit pourra notamment être repris pour les itinéraires prioritaires à aménager.

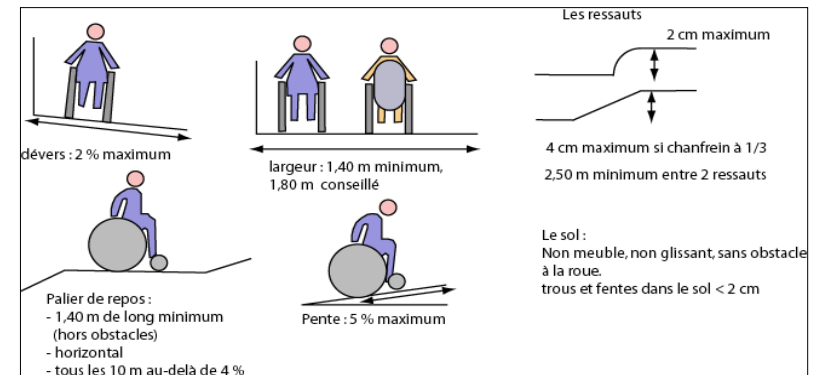


3/ D'appliquer la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

Un travail de mise en accessibilité des arrêts de bus a été mis en place depuis le Sd'AP de 2015 sur le réseau Ondéa. Ainsi, alors que 69 arrêts étaient accessibles alors, en 2024, ce sont 123 arrêts qui sont accessibles sur les 152 arrêts des 3 lignes structurantes.

Il convient de continuer ces aménagements sur les 12 arrêts actuellement non accessibles mais aménageables. 17 arrêts sont déclarés en impossibilité technique avérés.

Concernant le matériel roulant, les 32 bus sont 100 % accessibles.



Les règles permettant à un cheminement d'être accessible

► Constats du diagnostic

La volonté partagée par tous les acteurs d'offrir de meilleures conditions de déplacement pour les modes actifs et les transports collectifs se heurte à un problème majeur de disponibilité du foncier sur l'espace public.

► Objectifs

Pour garantir la bonne application de la mise en œuvre du maillage cyclable, l'amélioration de la performance des lignes fortes du réseau de bus ou encore le développement de stationnement vélo, le PDM propose la mise en place des mesures visant à limiter le stationnement sur voirie avec des actions sur la réglementation et le contrôle du stationnement. Ainsi, les places de stationnement sur le territoire seront utilisées avec une rotation améliorée, par moins d'automobilistes du fait du report modal attendu ce qui permettra de rationaliser l'offre de stationnement en voirie pour d'autres usages.

► Mesures à mettre en place

La potentielle réserve de capacité de 5 % des places de stationnement sur Grand Lac permettra l'utilisation des espaces de stationnement automobiles pour d'autres usages, notamment :

- Les places de stationnement sur les axes de circulation bus pourront **permettre la réalisation de couloirs réservés bus ou de couloirs d'approches bus en amont des carrefours à feux ;**
- **Pour poursuivre, la mise en place des aménagements cyclables** rendra nécessaire dans de nombreux cas de restreindre l'offre de stationnement sur un seul côté.
- Les places **en amont des traversées piétonnes pourront être utilisées pour le stationnement vélo** ou pour de la végétalisation pour éviter l'effet îlot de chaleur, dans ce cas, la déimperméabilisation des sols sera privilégiée ;

Rôle des acteurs	
Grand Lac	<i>Identifie les axes où la rationalisation de l'offre de stationnement est nécessaire pour la réalisation des aménagements cyclables ou d'espaces dédiés aux bus.</i>

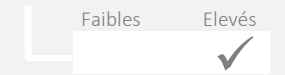
Communes	<i>Mise en œuvre de la rationalisation de l'offre de stationnement en voirie.</i>
-----------------	---



Emprise de stationnement longitudinale le long de l'av. De Gaulle à Aix-les-Bains

Atelier citoyen :
L'atelier pense qu'il n'y aura pas d'innovation durable sans contraintes sur l'usage de la voiture, et réel changement culturel, doublé d'investissements dans les mobilités alternatives.

Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût estimé dans les différentes actions concernées par une rationalisation des places de stationnement pour la mise en œuvre des aménagements.

Suivi des mesures

- Evolution du nombre de places de stationnement par commune sur l'espace public
- Evolution des parts modales dans les trajets domicile travail

2025

2026

2027

2028

2029

2030 et +

Réaffectation de la place de stationnement en amont des traversées piétonnes

Suppression de places de stationnement en fonction des aménagements cyclables et de ceux favorables à la performance des TC.

Orientation n° 2

**Développer l'offre et les services pour
favoriser l'usage des modes alternatifs à
l'automobile**

Toutes les alternatives à l'automobile doivent être renforcées, tant en offre qu'en service. Elles seules provoqueront et accompagneront le retrait de la voiture sur le territoire. Il faut pour cela assurer un maillage cohérent en réseau cyclable et en transports en commun.

En action socle pour répondre à cette orientation, le développement de l'offre TER qui constitue un réseau essentiel pour les déplacements du quotidien que ce soit en direction de Chambéry, Annecy, Lyon ou Genève.

Concernant le développement de l'offre alternative à la voiture individuelle, il convient de continuer de développer le réseau Ondéa que ce soit au niveau des lignes régulières ou du réseau de transport à la demande afin d'offrir la meilleure solution de transports collectifs aux habitants / actifs et visiteurs de Grand Lac.

L'intermodalité doit également continuer à se développer notamment au niveau des pôles d'échanges afin de rendre cohérente la politique de rabattement en cycle en lien avec le schéma directeur cyclable mais également l'accueil de véhicules automobiles au niveau des gares.

Il convient également d'œuvrer pour favoriser le covoiturage, l'autosolisme, notamment dans les trajets domicile-travail, engendre des flux de véhicules importants en heures de pointes qui congestionnent les axes. Or, plus de personnes dans chaque véhicule c'est moins d'automobiles tous les jours sur les routes.

En lien avec le schéma directeur cyclable il est nécessaire de poursuivre le développement des services associés et notamment du stationnement des cycles car, en vélo comme en auto on part toujours d'une place de stationnement pour en rejoindre une autre, or, si le stationnement cyclable n'est pas assuré sur le trajet, la pratique cyclable peut en pâtir.

Le développement de services et d'équipements favorables à l'écomobilité est essentiel pour permettre à la fois d'accompagner le nécessaire besoin d'un avitaillement différent que le thermique mais également de limiter la motorisation des ménages en développant l'autopartage.

Rappel du cadre légal des SERM

Un Service Express Régional Métropolitain (SERM) (initialement appelé « RER métropolitain ») est une offre de mobilité fiable, fréquente et facile à utiliser, au service des habitants de périphérie des métropoles. Son objectif est d'améliorer la desserte entre une ville centre et sa zone périurbaine en renforçant l'offre ferroviaire, et en la complétant si nécessaire par d'autres modes.

La loi promulguée le 27 décembre 2023 facilite la mise en œuvre des SERM en mettant en place des outils à même d'accélérer leur réalisation. Elle définit les SERM et leur périmètre, précise que le statut de SERM sera conféré à un projet par arrêté du ministre chargé des Transports sur la base d'une proposition conjointe et concertée des collectivités locales. Elle prévoit également que ces projets s'appuient sur l'expertise partagée de SNCF Réseau et de la Société des Grands Projets (SGP), en donnant à cette dernière la possibilité d'intervenir de plusieurs manières sur les projets (voir ci-dessous). Cette loi confirme la dimension ferroviaire des SERM qui en constitue l'ossature, tout en encourageant à compléter cette desserte avec d'autres modes utiles au projet.

Les SERM au sein de la Région AuRA

La Région a pour ambition de Développer les six RER (ou SERM : services Express régionaux métropolitains) de la région (Lyon, Saint-Étienne, Grenoble, Genève-Annemasse, Clermont-Ferrand, Chambéry), et organiser les assises des RER d'Auvergne-Rhône-Alpes.

Ce développement s'inscrit dans l'amélioration des mobilités du quotidien à travers la feuille de route « Mobilité 2035 », la Région détaille les grandes exigences nécessaires à la mise en place de cette nouvelle ère, vis-à-vis des territoires ; des usagers des transports et des infrastructures ; ainsi qu'en matière d'impact sur le climat.

Certains volets seront définis progressivement, au fur et à mesure de la mise au point des projets de développement d'offres, ainsi que des discussions avec les opérateurs sur de grandes options industrielles et de modèle économique. C'est dans ce cadre que la définition du SERM à l'échelle de Métropole Savoie s'inscrit.



MOBILITÉS POSITIVES DU QUOTIDIEN : CAP SUR 2035

- Investir 5,7 milliards d'euros dans un **grand plan ferroviaire** qui permettra notamment d'**augmenter de 30% l'offre de TER** et de mettre en service **130 nouvelles rames** et **60 000 places supplémentaires**
- Doubler l'offre de cars** pour irriguer tous les territoires
- Créer un plan « **intermodalité vélo** »
- Décarboner** nos routes

Le SERM « Socle de l'intermodalité en Métropole Savoie et sur Grand Lac » :
Différentes actions du PDM s'appuie sur le développement du SERM que ce soit sur l'offre bus (amélioration de la performance des lignes action 1.5, développement de l'offre bus action 2.1 ; sur les pôles d'intermodalité action 2.2 ou encore sur la communication // information // parcours usagers avec les actions 3.4 et 3.5.

Acteurs concernés par cette action socle

Grand Lac

CC Cœur de Savoie

Grand Chambéry

Métropole Savoie

Département de la Savoie

SNCF Réseau

Région AuRA

Etat

Atelier citoyen :

Développer l'usage du train au niveau régional et national, notamment en soutenant les projets de doublement des lignes de trains voyageurs (lignes RER urbain Montmélian-Chambéry-Aix, ligne TER St André le Gaz-Chambéry-Aix-Anney et lignes Grenoble et Lyon depuis Chautagne et Aix), et la réouverture des petites gares intermédiaires

2025

2026

2027

2028

2029

2030 et +

Poursuite de l'étude des différents scénarios et premières améliorations de fréquence et développement de la halte de Voglans

► La nécessaire coopération des territoires sur les besoins de déplacements inter-collectivités

Un travail partenarial est mené avec les EPCI voisins, les départements et la Région pour mieux mailler les liens à l'échelle d'un large bassin de mobilité allant de Grenoble à Genève ou Lyon. Ce projet est en cours de définition.

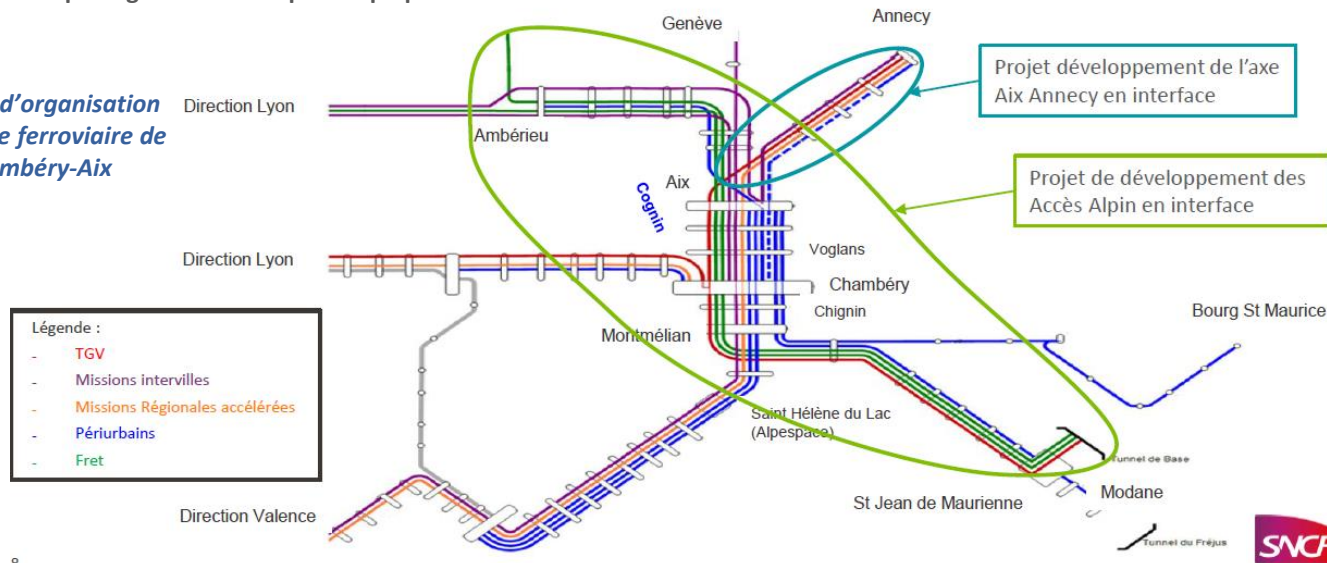
► Les améliorations attendues sur l'offre ferroviaire depuis Grand Lac vers les intercommunalités voisines

Objectifs de l'étude

- ✓ Développer une offre TER de 4 trains par heure sur le périmètre entre EntreLacs / Aix-les-Bains / Montmélian
- ✓ Etendre le Léman Express sur Aix-les-Bains / Chambéry
- ✓ Création de 4 nouvelles haltes ferroviaires dont 1 à Voglans
- ✓ Maintien de la performance de l'offre TER régionale pour la moyenne et longue distance qui ne doit pas baisser avec le renfort des trains du quotidien à l'échelle locale
- ✓ Améliorer la robustesse et la régularité.

L'étude est actuellement en cours et se base sur des scénarios à court et moyen terme. Différentes études de faisabilité (des haltes / des investissements nécessaires / des fréquentations attendues) viendront valider le scénario retenu. Il convient également que dans cette étude soit pris en compte l'impact des passages à niveau sur le trafic automobile, ainsi que le traitement des passages à sécuriser notamment sur Aix-les-Bains. Concernant le fret ferroviaire, il est indispensable que la liaison Lyon / Turin ne soit pas utilisatrice des voies ferroviaires sous peine de rendre impossible tout développement pour les trains du quotidien avec une grande vigilance sur la ligne Dijon / Modane pour le fret, notamment sur la longueur des trains et leurs nombres qui vont impliquer un temps de fermeture des passages à niveaux qui compliqueront alors la circulation sur Grand Lac et notamment au cœur d'Aix-les-Bains

*Schéma d'organisation
de l'étoile ferroviaire de
Chambéry-Aix*



Modernisation des voies ferroviaires pour améliorer la performance des TER :
Au niveau de Grand Lac, les lignes Aix-les-Bains / Annecy et Chambéry / Saint-André-le-Gaz (direction Lyon) devront être aménagées pour permettre l'augmentation des services ferroviaires en lien avec le développement attendu du SERM sur Métropole Savoie.

	Thématiques								
	Planification	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilités
<u>Développer l'offre alternative à la voiture individuelle</u>									
2.1 – Développer l'offre bus	x		x						
2.2 – Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux	x		x	x	x				
2.3 – Lutter contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage									
2.4 – Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux	x			x					
2.5 – Développer l'offre de service pour les vélos et la micromobilité				x					
<u>Développer les services et équipements favorables à l'écomobilité</u>									
2.6 – Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules des particuliers / Poids Lourds et Bus						x			x
2.7 – Développer l'offre d'autopartage						x			x
2.8 – Déployer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs		x	x	x	x	x			

► Constats du diagnostic

L'offre de bus doit régulièrement évoluer, en premier lieu pour s'adapter au développement du territoire et en second pour offrir une réponse adaptée afin de « gagner » de nouveaux voyageurs que ce soit par des services plus fréquents ou une amplitude horaire augmentée.

► Objectifs

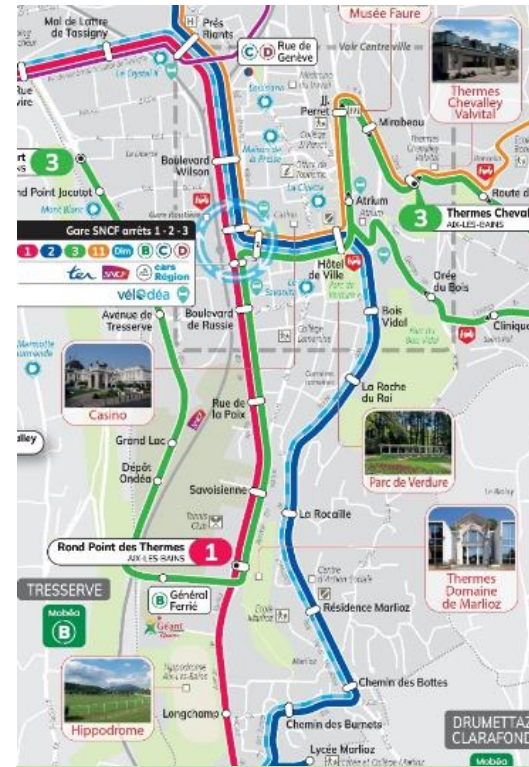
Le réseau urbain Ondéa est majoritairement orienté vers un public captif. Les détours effectués par les lignes et l'absence d'aménagement de priorisation ne font pas des TC une alternative crédible à l'automobile en termes de temps de trajet. Le développement du territoire va amener des flux supplémentaires qui ne seront pas en mesure d'être absorbés par la route.

► Mesures à mettre en place

En lien avec la création du syndicat de transport avec Grand Chambéry, Cœur de Savoie, le Département de la Savoie et Grand Lac il convient de mettre en œuvre les développements suivants qui pourront soit être réalisés à court terme soit à moyen terme dans le cadre de la prochaine délégation de service public du réseau Ondéa :

- 1/ Renforcer l'offre et l'amplitude horaire sur les lignes fortes du réseau Ondéa pour tendre vers un véritable réseau urbain
- 2/ Assurer une desserte en ligne régulière depuis Aix-les-Bains vers d'autres secteurs clés (Les Hauts de Chambéry / Futur secteur Hôpital,...)
- 3/ Etudier la mise en œuvre de bus Express pour relier les principaux générateurs de déplacements.
- 3/ Etudier une liaison de TC depuis la future halte ferroviaire de Voglans pour rejoindre Technolac
- 4/ Travailler sur un renforcement des lignes estivales de desserte du Lac en lien avec le développement d'une politique de stationnement payant des plages
- 5/ Améliorer la desserte des lignes été / hiver pour desservir le Revard
- 6/ Continuer le développement du transport à la demande Mobéa
- 7/ Mettre en place une tarification combinée des TC
- 8/ Agir sur la complémentarité de l'offre de TC routière Régionale et l'offre de TC

Rôle des acteurs	
Grand Lac	<i>Pour la mise en place des différentes améliorations sur le réseau Ondéa</i>
Grand Chambéry	<i>Pour la mise en cohérence des réseaux Ondéa & Synchro Bus</i>



Atelier citoyen :
Faire coïncider les bus aux horaires des principaux trains, jusqu'au dernier train et en rapport avec les besoins de la population. Ex : Pas de bus le dimanche en soirée au retour de week-end.

Impacts report modal

Faibles	Elevés
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Faisabilité technique

Simple	Complexe
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Faisabilité financière

Simple	Complexe
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Estimation financière

- Un développement attendu de l'offre de TC sur Grand Lac qui sera financé dans le cadre d'avenant à la présente délégation de services publics ou pris en compte dans la future DSP

Suivi des mesures

- Evolution de la fréquentation des différentes lignes de bus restructurées
- Evolution de la part modale des transports collectifs

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
------	------	------	------	------	-----------

Identification des axes de progression du réseau Ondéa en lien avec la création du syndicat de transport en amont de la future DSP

Mise en place du nouveau réseau Ondéa

► Constats du diagnostic

L'amélioration de l'intermodalité et du rabattement des modes alternatifs à la voiture sur les pôles d'échanges est essentielle pour garantir un bon usage des TC.

► Objectifs

Il convient de faciliter l'accessibilité en modes actifs des pôles d'échanges du territoire en pacifiant ces accès particulièrement aux entrées des pôles. Ceci permettra notamment d'améliorer l'intermodalité des pôles d'échanges et d'intensifier l'usage des TC et des modes actifs en rabattement sur les pôles.

► Mesures à mettre en place

1/ Identifier les PEM

2/ Assurer un rabattement tous modes aux pôles d'échanges

3/ Etude de faisabilité de parkings jouant rabattement vers les PEM

Atelier citoyen :

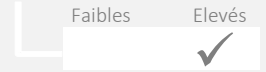
Développer des pôles multimodaux, en particulier aux abords des infrastructures touristiques (ex : plages, Revard), et de transport (ex : gares).

Rôle des acteurs	
Grand Lac	Renforcement des arrêts de TC et de l'offre en rabattement sur les PEM Mise en œuvre des rabattements cyclables communautaires / Etude de faisabilité de parking de rabattement vers les PEM
Communes	Aménagement des rabattements piétons / cyclables au niveau communal. Développement des P+R

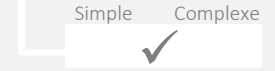


Gare d'Aix-les-Bains Crédit photo : Christophe Baudot

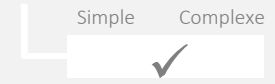
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût inclus dans les actions de maillage cyclable, évolution des politiques de stationnement, développement du stationnement vélo,...

Suivi des mesures

- Evolution des parts modales en accès aux pôles d'échanges
- Evolution des parts modales en TC

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Identification des travaux à mener au sein des PEM	Mise en place des travaux d'aménagement des PEM / Etude de faisabilité de parking de rabattement vers les PEM		Réalisation éventuelle des parkings rabattement décidé dans l'étude de faisabilité		

► **Détail de l'action à mettre en place**

LE DÉVELOPPEMENT DE L'INTERMODALITÉ AUX GARES ET HALTES FERROVIAIRES

Identifier un réseau de Pôles d'Echange Multimodaux (PEM)

La valorisation des PEM constitue un enjeu aussi fort que l'amélioration de l'offre en transport collectif.

Il s'agira donc de veiller à ce que les conditions d'accessibilité aux pôles et de transition entre les modes sur site (on parle alors d'intermodalité) soient optimales, afin d'en faire des espaces attractifs et structurants pour encourager et faciliter l'usage des TC.

Outre les 6 gares et haltes ferroviaires de Grand Lac qui sont des PEM évidents la constitution du réseau PEM s'appuiera également sur les aires de covoiturages. Ce réseau de 9 pôles pourra être complété à terme par des arrêts de TC routiers en fonction de l'évolution de la desserte.

De même, des aires de covoiturage est également projetée sur Ruffieux ou Drumettaz-Clarafond. Les logiques de rabattement seront également à prévoir.

Pour les secteurs où la création d'emplacements de stationnement est nécessaire, il conviendra de le mettre en place dans des lieux qui ne nécessitent pas une artificialisation des sols.

Gares et Haltes ferroviaires	Rabattement automobile	Rabattement cyclable	Rabattement piéton	Rabattement TC routiers
Aix-les-Bains	améliorer	conforter	conforter	maintenir
Albens	conforter	améliorer	conforter	développer
Chindrieux	améliorer	améliorer	améliorer	développer
Grésy-sur-Aix	améliorer	intensifier	conforter	intensifier
Vions-Chanaz	conforter	améliorer	améliorer	développer
Viviers-du-Lac	conforter	intensifier	conforter	maintenir
Autres PEM				
Covoiturage Grésy-sur-Aix	conforter	intensifier	améliorer	améliorer
Pôle du Bourget-du-Lac	conforter	conforter	améliorer	maintenir
Covoiturage Villarcher à Voglans	Conforter	améliorer	améliorer	améliorer
Futurs PEM				
Covoiturage Ruffieux Hameau de Viuz	À créer	intensifier	améliorer	améliorer
Covoiturage Drumettaz-Clarafond	À créer	améliorer	améliorer	intensifier

► Détail de l'action à mettre en place

Assurer des conditions de rabattement automobile optimisées sur les pôles multimodaux et étudier la faisabilité d'augmentation des capacités.

Il s'agira de vérifier que **l'offre de stationnement soit d'une part suffisante et d'autre part accessible depuis ou vers le PEM.**

- ✓ A Aix-les-Bains l'offre actuelle est insuffisante et le report sur le quartier Liberté problématique, mais **il convient de densifier l'offre de stationnement gare existante en étudiant la faisabilité d'un parking silo.**
- ✓ A Grésy-sur-Aix, aller vers une augmentation de la capacité du P+R **en étudiant la faisabilité d'extension du parking.**
- ✓ A Chindrieux et Vions-Chanaz, l'offre est actuellement suffisante mais elle n'est pas en mesure d'accueillir une augmentation de la demande, **une étude de faisabilité d'une augmentation des capacités doit être réalisée.**
- ✓ Sur les autres PEM, l'offre existante assurera des conditions de rabattement suffisante ;
- ✓ Les gares et leurs espaces de stationnement devront être jalonnés et identifiés comme des parcs relais P+R.



Exemples de jalonnement efficace à la gare de Lancey (38)

Assurer des conditions de rabattement piétons sécurisées sur les pôles multimodaux

La qualité des aménagements piétons existants sont disparates et nécessitent une attention particulière :

- ✓ Pour **relier les PEM aux centralités communales** (Grésy-sur-Aix (500m), Chindrieux (850m), Viviers-du-Lac (70m), Drumettaz-Clarafond (300m)) et aux pôles générateurs à proximité, en particulier pour les PEM situés aux abords des zones commerciales aménagées surtout pour l'automobile (Grésy-sur-Aix et Drumettaz-Clarafond) ;
- ✓ En assurant des **conditions sécurisées de traversée des voies ferroviaires** (Vions/Chanaz), ou en aménageant des passages au-dessus ou sous voies (Aix-les-Bains vers le quartier Liberté, Grésy-sur-Aix).

Apporter une plus-value à ces PEM en veillant à un bon niveau de confort et de sécurité

Le froid, la pluie, le sentiment d'insécurité sont autant de freins à l'usage des transports collectifs. L'aménagement des PEM se devra d'être :

- ✓ **Agréable et confortable pour les usagers** (banc, abri, lumière, verdure...) ;
- ✓ **Sécurisé** (distance entre la zone d'attente et l'aménagement routier ou ferroviaire, éclairage public à proximité de la zone, vitesse routière limitée) ;
- ✓ **Fonctionnel** (des distances à parcourir les plus faibles possibles entre les différents modes avec des cheminements logiques, faciles et accessibles pour le piéton) ;
- ✓ **Pratique** (affichage dynamique des horaires, vente de titres de transports, fiches horaires, plans, jalonnement...).



Exemple de pôle d'échange (Maienfeld, Suisse)

► Constats du diagnostic

En moyenne sur les trajets de courte distance, le taux d'occupation des véhicules est de 1,43 pers. Si on augmentait ce taux à 1,7 pers. par voiture une baisse de 16 % de la circulation serait observée.

► Objectifs

Mettre en place des conditions améliorées pour favoriser le covoiturage sur courte et longue distance depuis Grand Lac

► Mesures à conforter

1/ Mise en œuvre du schéma directeur de covoiturage

Sur Grand Lac, 6 lignes sont préconisées. La mise en œuvre se poursuit à court terme en continuant le développement du covoiturage organisé via l'incitatif financier et en renforçant l'offre spontanée destinée aux déplacements ponctuels et de loisirs. A horizon de 2030, il est prévu un développement d'un réseau d'infrastructures facilitant la pratique du covoiturage (offre de stationnement de covoiturage de courte durée) et de proposer une offre de covoiturage intégrée avec toutes les collectivités voisines.



Bornes de covoiturage
Crédit photo : Grand Lac

2/ Accompagner la gratification pour le conducteur dans le cadre de covoiturage

Depuis le 16 octobre 2023 les collectivités de Savoie se sont associées pour lancer un dispositif d'incitation au covoiturage via l'application BlaBlaCar Daily pour les trajets de plus de 5 Km.

Le trajet est offert par la collectivité pour le passager et le conducteur est indemnisé.

Atelier citoyen :

Nous reconnaissons les efforts et les investissements réalisés et en cours de réalisation pour développer le covoiturage et l'autostop, notamment le partenariat BlaBlaCar Daily, et la mise en place de bornes de covoiturage spontané (autostop).

Rôle des acteurs	
Grand Lac	Mise en place du schéma directeur de covoiturage

Communes	Mise en place du stationnement covoiturage de courte durée
-----------------	--



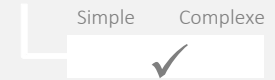
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Grand Lac a budgété un coût annuel de gratification / communication de 77 K€/an.

Suivi des mesures

- Taux d'occupation des aires de covoiturage
- Evolution des trafics routiers
- Suivi de la gratification

2025

2026

2027

2028

2029

2030 et +

Continuer le développement du covoiturage organisé et renforcer l'offre spontanée

Créer des infrastructures pour le stationnement de covoiturage de courte durée et intégrer l'offre de covoiturage avec toutes les collectivités voisines.

► **Constats du diagnostic**

Un développement des stationnements des cycles sur Grand Lac qu'il convient de poursuivre.

► **Objectifs**

Répondre aux objectifs de parts modales souhaitées pour le vélo en déployant des emplacements vélos sur la voirie et l'espace public et au niveau des pôles d'échanges.

► **Mesures à mettre en place**

1/ Valoriser les emplacements de stationnement à supprimer en amont des passages piétons en conformité avec les dispositions de la LOM

Ceux-ci peuvent être le déploiement de stationnements vélos, mais également être mis à profit pour de la végétalisation ou pour désencombrer les trottoirs des mobiliers urbains.

2/ Equiper l'ensemble des PEM de stationnements vélos en nombre suffisant pour répondre aux objectifs minima de part modale

Pour chaque PEM, il a été défini un potentiel d'utilisation du vélo en rabattement; puis en considérant la fréquentation connue de chaque pôle d'échange, un volume de stationnement vélo à minima est à prévoir.

3/ Déployer des vélobox sur l'espace public dans les quartiers d'habitats anciens et denses

Le PDM Grand Lac propose d'offrir aux habitants des quartiers anciens et collectifs des possibilités pour stationner leur vélo s'ils ne disposent pas de place privative à domicile.

Atelier citoyen :

Stationnement vélo adapté aux usages, y compris pour les vélos cargo

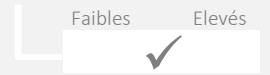
Rôle des acteurs	
Grand Lac	Achat des arceaux à déployer par les communes / équipement en stationnement cycle des PEM
Communes	Aménagement des places en amont des emplacements piétons / mise en place des arceaux vélos et déploiement des vélobox



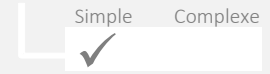
L'espace dégagé par la suppression de places de stationnement peut être valorisé de plusieurs manières :

- Le cas le plus courant sera la création de stationnements vélos :** 1 place de stationnement peut accueillir 4 à 5 arceaux vélos (soit 8 à 10 vélos). Selon l'hypothèse où toutes les places VL supprimées accueillent du stationnement vélo, plus de 6 000 places vélos peuvent être créées.
- La végétalisation,** pour tendre vers la désimperméabilisation des sols et de constitution d'un micro-ilot de fraîcheur. Il s'agira de veiller au bon entretien afin d'éviter que le développement végétal forme un masque de visibilité pour les piétons.
- Le désencombrement des trottoirs :** points collecte de déchets en silos enterrés, panneaux d'informations, bancs, poubelles, etc. peuvent être installés sur ces espaces, en veillant à ne pas constituer un masque de visibilité.

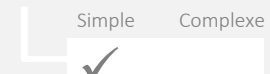
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- 1 arceau vélo (soit 2 places) : env. 100 € HT
- 1 vélobox : 20 K€ HT
- Consignes collectives au niveau des pôles d'échanges 50 K€ HT

Suivi des mesures

- Nombre de places de stationnement vélo (global, par pôle d'échange, etc.)
- Occupation des stationnements vélos sur des points stratégiques

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Mise en place des stationnements vélo en amont des traversées piétonnes. Equipement des PEM		Déploiement des vélobox			

► Détail de l'action à mettre en place

1/ Valoriser les emplacements de stationnement à supprimer en amont des passages piétons en conformité avec les dispositions de la LOM

Article L118-5-1 du code de la voirie routière

Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.

Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026.

Article R417-11 du code de la route

I.- Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement :

[...]

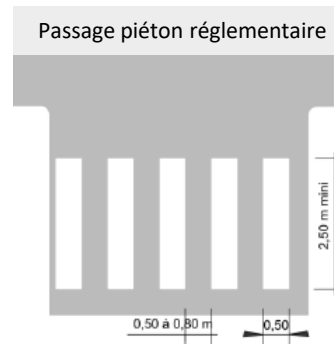
8° D'un véhicule motorisé à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers et des cycles à pédalage assisté : [...]

c) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet.

Le non-respect de cette règle est puni d'une amende forfaitaire de 135 €.

>> Ne sont pris en compte que les passages piétons marqués par des bandes blanches : les traversées suggérées, non réglementaires, ne sont pas concernées.

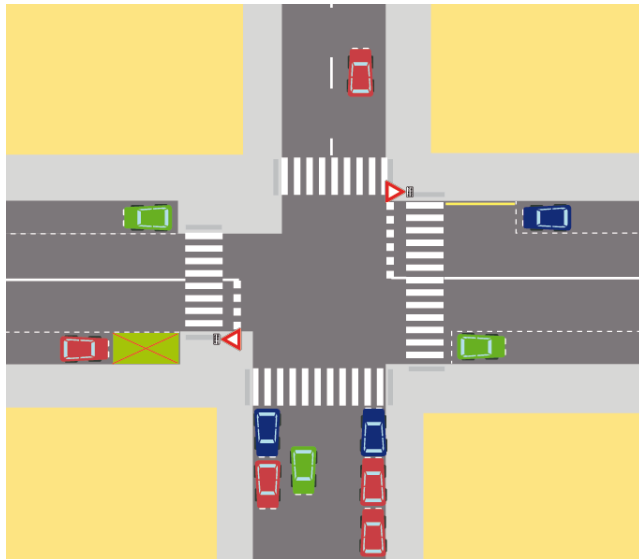
Un passage piéton est conforme dès lors qu'il ne dispose pas d'une place matérialisée 5 mètres en amont (dans le sens de la circulation), l'emplacement à considérer étant celui situé du côté d'où vient le premier flux de circulation.



Qu'est qu'un passage piéton aux normes au sens de la LOM ?

Cas général de rues à double sens de circulation :
4 configurations

Cas 2



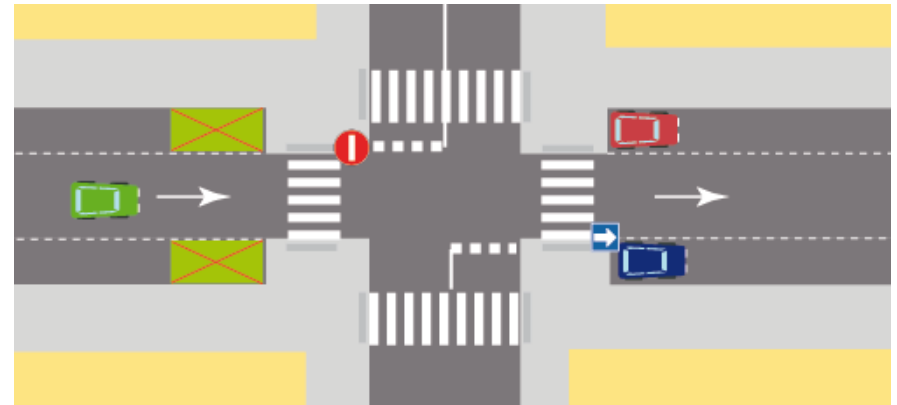
Cas 1

Cas 3

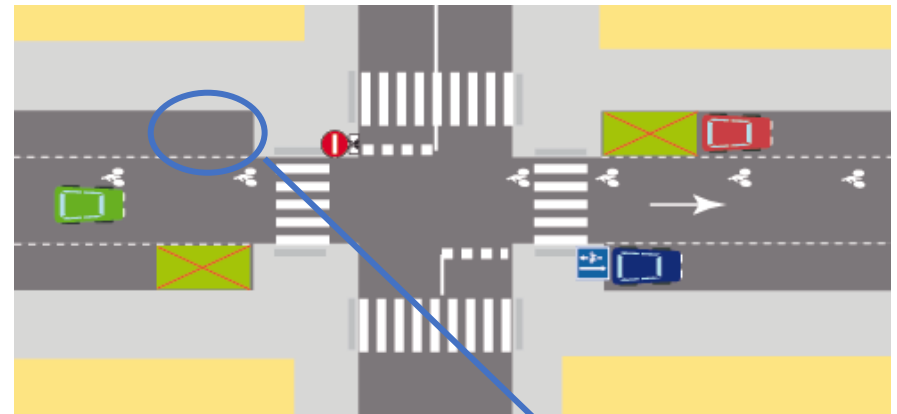
Cas 4

- Cas 1 : la place en amont a été supprimée au profit d'autres usages (stationnement vélo, végétalisation, etc...) ;
- Cas 2 : pas de stationnement possible dans la rue ;
- Cas 3 : une bande jaune interdit l'arrêt et le stationnement sur les 5 mètres en amont ;
- Cas 4 : aucune place n'est matérialisée dans la rue. Ici les véhicules bleus ne respectent pas l'article R417-11 du code de la route.

Cas de rues à sens unique SANS double sens cyclable :
2 places doivent être supprimées



Cas de rues à sens unique AVEC double sens cyclable :
Le double sens cyclable étant considéré comme un sens de circulation, il faut supprimer la place amont



Le CEREMA recommande aussi de supprimer cette place de stationnement

► Détail de l'action à mettre en place

2/ Equiper l'ensemble des PEM de stationnements vélos en nombre suffisant pour répondre aux objectifs minima de part modale

PEM	Entrants/j actuel sur un jour de semaine <i>(source Région AuRA 2022)</i>	Stationnement vélo actuel <i>(nbre de stationnement vélo par jour)</i> <i>(source Région AuRA 2022)</i>	Entrant / j à minima à horizon PDM	Part modale cible en rabattement avec stationnement en gare	Besoins en stationnements à minima <i>(base rotation 1,2 vélo par place offerte)</i>
Gare d'Aix-les-Bains	3 636	100 (113)	4 500	10 %	375 places vélo
Gare d'Albens	308	12 (6)	500	5 %	21 places vélo
Gare de Chindrieux	54	4 (3)	70	5 %	3 places vélo
Gare de Grésy-sur-Aix	60	8 (0)	400	7 %	24 places vélo
Gare de Vions-Chanaz	48	4 (4)	60	5 %	3 places vélo
Gare de Viviers-du-Lac	40	4 (2)	400	7 %	24 places vélo
Total Grand Lac	4 146	132 (128)	5 930 (+ 43 % de fréquentation des gares)	Entre 5 et 10 %	450 places (+ 240 % de l'offre de stationnement vélo)

Le développement attendu de l'offre de TER sur les gares de Viviers-du-Lac, Grésy-sur-Aix et d'Aix-les-Bains engendrera une augmentation de la fréquentation de ces PEM et notamment celle de Viviers-du-Lac avec 4 trains par heure attendu contre 1 actuellement. Ainsi, le besoin de stationnement vélo en gare d'Aix-les-Bains devra augmenter significativement avec 275 places vélo. Une vingtaine de places supplémentaires sont nécessaires à minima sur les PEM de Viviers-du-Lac et Grésy-sur-Aix.

La gare d'Albens, du fait du dynamisme démographique et de la part significative d'actifs travaillant sur Annecy et Genève aura également une augmentation importante de sa fréquentation, impliquant un besoin d'une dizaine de stationnements vélo en plus.

Il est à noter que la future halte ferroviaire à Voglans devra également bénéficier de stationnement vélo avec à minima une dizaine de places nécessaires.

► Détail de l'action à mettre en place

3/ Déployer des vélobox sur l'espace public dans les quartiers d'habitats anciens et denses

L'absence de places de stationnement vélo à domicile est un frein important au développement du vélo en milieu urbain. Le développement de vélobox sur l'espace public et permet de répondre à cette problématique. Ils devront être déployés en priorité dans les quartiers denses d'habitats collectifs anciens où il peut être parfois délicat de stationner son vélo chez soi.

Il s'agira de déployer ces vélobox en fonction de la demande. Les communes pourront communiquer sur la possibilité d'installer un tel dispositif dans les quartiers concernés et les riverains pourront faire une demande. Les vélobox seront ainsi installés sur les secteurs où les demandes sont les plus importantes.

Coût d'une vélobox de 10 places : environ 20 000 € HT
Recettes potentielles (base 80 % d'utilisation) : 240 € par an



L'exemple de vélobox – Station ILOO

Ce type de vélobox peut s'implanter sans fondation sur une place en voirie

L'exemple des stationnements VéloDéa :

3 consignes sur Grand Lac (45 places à la gare d'Aix-les-Bains, 4 places à Voglans et 10 places à Savoie Technolac) pour des recettes de 30 à 35 € par an et par place.



	Gare	Périphérie
Journée	1€	
Mois	10€	8€
Année	35€	30€
Année + entretien	65€	60€
Caution		50€

► Constats du diagnostic

La pratique cyclable ne peut se développer uniquement à partir des aménagements / stationnement, il convient de faciliter la « vie » des cyclistes que ce soit dans son trajet quotidien ou dans son achat de cycle.

► Objectifs

La volonté de Grand Lac est de favoriser et de prioriser le développement de l'offre de services vélos à caractère public, ainsi que la pratique cycliste en général. Le PDM accompagne également le développement des autres modes relevant de la micromobilité et des EDPM.

► Mesures à mettre en place

1/ Permettre le développement de Vélodéa avec un nouveau bâtiment d'accueil en accord avec le déploiement du service

2/ Déployer des « points relais techniques » pour les cyclistes

Ces équipements publics peuvent être installés pour permettre aux cyclistes de disposer d'outils pour réaliser une maintenance rapide de leur vélo. Il s'agit de totem comprenant un poste de gonflage et plusieurs outils en libre-service (démonte-pneus, clef plates et torx, tournevis,...). Il s'agit de positionner ces équipements en priorité dans les abris sécurisés au niveau des pôles d'échange.

3/ Matérialiser des emplacements réservés aux trottinettes

Ces emplacements peuvent par exemple être matérialisés sur les 5 mètres en amont des passages piétons, ou en prolongement des emplacements pour cycles.

4/ Renforcer l'information sur les dispositifs d'aide à l'acquisition / entretien des vélos (classique, assistance électrique,...)

Les aides disponibles fluctuent fortement selon les années et il convient de relayer les dispositifs présents afin de favoriser leur utilisation par la population de Grand Lac

Atelier citoyen :

Stations de gonflage/réparation réparties sur le réseau et régulièrement entretenues /Extension du dispositif de location de VAE, avec tarifs avantageux, et points de locations supplémentaires / Subvention ou incitation à la location ou achat de vélos musculaires ou électriques, en particulier pour des usages de mobilité urbaine

Rôle des acteurs	
Grand Lac	Acquisition des points de relais techniques / arceaux trottinettes et mise à disposition des communes. Information sur les aides disponibles pour l'acquisition/entretien des vélos
Communes	Mise en place des points relais techniques et emplacements des trottinettes



Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexe



Faisabilité financière

Simple Complexe



Estimation financière

- Totem de réparation et d'entretien : 2 500 € HT / totem (uniquement fourniture)
- Coût d'installation d'un arceau de 12 places pour trottinettes : 500 €
- A parfaire en fonction de la localisation du nouveau bâtiment d'accueil de Vélodéa pouvant avoir un impact financier important

Suivi des mesures

- Nombre de demandes pour du stationnement des trottinettes en vélobox
- Nombre de relais techniques sur Grand Lac

2025

2026

2027

2028

2029

2030 et +

Identification du nouveau bâtiment pour Vélodéa

Relais techniques pour les cyclistes / emplacement réservé pour les trottinettes et renforcement de l'information sur les dispositifs d'aides en lien avec les actions de communication.

► Constats du diagnostic

En 2022, 13 % des véhicules vendus en France sont électriques et 8 % sont des hybrides rechargeables. La mise en place progressive de la ZFE et la fin de la commercialisation des véhicules thermiques neufs en 2035 vont intensifier la transition vers des véhicules électriques et le besoin en points de recharge. De plus, la LOM a fait du déploiement du véhicule électrique une priorité pour atteindre la neutralité carbone en France d’ici 2050.

Outre le développement de l’électrique, la décarbonation du parc automobile passera également par l’accompagnement à d’autres sources d’avitaillement (Bio GNV & hydrogène).

► Objectifs

Accompagner et favoriser l’électrification du parc automobile par le développement de bornes sur l’espace public.

Anticiper les futurs besoins d’avitaillement en Bio GNV et hydrogène.

► Mesure à mettre en place

1/ Se tenir à jour des réglementations en vigueur

La Loi d’Orientation des Mobilité et les décrets du 18 juin 2019 et du 25 août 2021 fixent de nouveaux objectifs et outils pour l’électrification du parc automobile qu’il convient de mettre en œuvre.

2/ Intensifier l’installation de bornes de recharge publiques sur Grand Lac

Le nécessaire développement des bornes doit s’organiser sur le territoire tout en assurant que les tarifs de vente d’électricité restent accessibles de la part des opérateurs de bornes IRVE.

3/ Etudier l’opportunité de points d’avitaillement en (bio)GNV et hydrogène

L’avitaillement en (bio) GNV doit être priorisé pour le parc de bus en lien avec les dépôts bus présents et futurs sur Grand Lac et au sein des principaux secteurs logistiques du territoire. L’avitaillement en hydrogène n’est pas nécessaire sur Grand Lac compte tenu du développement de cette technologie prévue à horizon 2030 et dont l’avitaillement se fera vraisemblablement au sein de stations-services.

Rôle des acteurs	
Grand Lac	Avitaillement des bus du réseau Ondéa
SDES	Déploiement des bornes IRVE sur leur territoire

Pourcentage de véhicules électriques ou rechargeables	
AIX-LES-BAINS	1,7%
BOURDEAU	4,0%
BRISON-SAINT-INNOCENT	3,2%
CHANAZ	0,6%
CHINDRIEUX	1,9%
CONJUX	3,1%
DRUMETTAZ-CLARAFOND	2,8%
ENTRELACS	2,6%
GRÉSY-SUR-AIX	3,5%
LA BIOLLE	2,5%
LA CHAPELLE-DU-MONT-DU-CHAT	2,6%
LE BOURGET-DU-LAC	4,7%
MÉRY	3,7%
MONTCEL	4,2%
MOTZ	0,7%
MOUXY	3,0%
ONTEX	3,6%
PUGNY-CHATENOD	6,4%
RUFFIEUX	1,7%
SAINT-OFFENGE	2,7%
SAINT-OURS	2,2%
SAINT-PIERRE-DE-CURTILLE	1,5%
SERRIÈRES-EN-CHAUTAGNE	1,3%
TRESSERVE	3,7%
TRÉVIGNIN	2,7%
VIONS	0,4%
VIVIERS-DU-LAC	3,4%
VOGLANS	5,5%

Source : ORE Open Data 2023

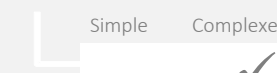
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût moyen d’installation d’une borne avec deux points de recharges 13 K€ HT

Suivi des mesures

- Evolution du nombre de bornes IRVE
- Evolution du nombre de voitures électriques pour les ménages de Grand Lac

2025

2026

2027

2028

2029

2030 et +

► **Détail de l’action à mettre en place**

1/ Se tenir à jour des réglementations en vigueur

La loi d’orientation des mobilités (LOM) et les décrets du 18 juin 2019 puis du 25 août 2021 déterminent :

- La possibilité pour les AOM de réaliser un Schéma Directeur des IRVE (SDIRVE) et de bénéficier d’une réfaction de 75 % sur les coûts de raccordement jusqu’au 31 décembre 2025, ce SDIRVE est en cours à l’échelle du SDES par délégation des communes de Grand Lac.
- La fin des ventes de véhicules thermiques et hybrides neufs en 2035 (amendement 3032) ;
- Le renouvellement des flottes publiques et des grandes entreprises :
 - Pour les services de l’Etat ayant une flotte supérieure à 20 véhicules : 50 % des renouvellements en véhicules à très faibles émissions (VTFE) dès 2021 ;
 - Pour les collectivités territoriales et établissements publics ayant une flotte supérieure à 20 véhicules : 30 % des renouvellements en VTFE dès 2021, puis 37,4 % en 2026 ;
 - Pour les flottes professionnelles privées supérieures à 100 véhicules : 10 % des renouvellements en 2022, 20% en VTFE en 2024, 40% en 2027 et 70 % en 2030.
- L’équipement obligatoire des parkings publics dès 2025 : 1 point de charge par tranche de 20 places (sauf si des travaux importants d’adaptation du réseau électrique sont nécessaires pour remplir cette obligation) situé sur un emplacement accessible aux personnes à mobilité réduite :
 - côté bâtiments non résidentiels à parc de stationnement de plus de 20 places ;
 - côté parc de stationnement de plus de 20 emplacements, gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public.

2/ Intensifier l’installation de bornes de recharge publiques sur Grand Lac

Le parc en véhicules électriques et au gaz sur Grand Lac

L’Agence ORE (Opérateurs de Réseaux d’Énergie) fédère l’ensemble des acteurs français de la distribution d’électricité et de gaz. Elle met à disposition une plateforme en OpenData détaillant le parc de véhicules particuliers (VP) électriques ou rechargeables par commune et par type de charge. Ainsi Grand Lac compterait au 30 septembre 2023, environ **2 380 véhicules électriques ou rechargeables, soit 2,7 % du parc en circulation.**

Les projections futures du parc en véhicules électriques sur Grand Lac

La dynamique de pénétration reste soumise à plusieurs incertitudes à moyen terme. Plusieurs scénarios/projections (PFA – Plateforme Française de l’Automobile, Stratégie Nationale Bas Carbone) mettent en avant que le parc pourrait atteindre entre **20 % et 40 % en 2035**. Dans cette optique, à volume de parc constant, le nombre de véhicules électriques de Grand Lac pourrait être compris entre **17 600 et 30 800 véhicules en 2030 sur une fourchette de 20 à 35 % de véhicules électriques**, soit une multiplication par 7 à 13 du parc actuel. Le nombre de bornes doit ainsi évoluer significativement dans les années à venir, en sachant que la ZFE sera un facteur fortement incitatif pour une augmentation plus rapide du parc de véhicules électriques.

Commune	Nbre de bornes nécessaires en 2030 avec 20 % du parc électrifié	Nbre de bornes nécessaires en 2030 avec 35 % du parc électrifié
Aix-les-Bains	107	187
Le Bourget-du-Lac	17	30
Entrelacs	8	15
Grésy-sur-Aix	7	11
Tresserve	5	9
Durmettaz-Clarafond	4	7
Voglans	3	6
Total Grand Lac	176	307

Articulation avec le Schéma Directeur réalisé par le SDES

Les besoins en bornes IRVE pour accompagner l’électrification du parc automobile des habitants de Grand Lac défini dans le PDM devront être prises en compte par le SD du SDES.

Les types de bornes à installer

Un habitant de Grand Lac parcourt en moyenne 19 km pour se déplacer soit une distance pour l'essentiel compatible avec l'autonomie des véhicules électriques (EMC² 2022).

En 2020, 90 % des recharges des véhicules électriques à l'échelle nationale se font à domicile, le plus souvent une maison individuelle. Pour un usage quotidien, l'utilisateur n'a quasiment pas besoin de bornes.

Les différents types de borne					
Type de charge	Lente	Normale	Accélérée		Rapide
Réseau	Monophasé	Monophasé	Monophasé	Triphasé	Continu
Puissance	2 kW	3,7 kW	7 kW	11 à 22 kW	50 à 350 kW
Temps de charge	12h	8h	4h	1 à 2h	< 20 min
Prise					

Type de logement	Disponibilité d'une place de stationnement	Actions possibles de la collectivité pour le déploiement de l'électromobilité chez les résidents
Maison individuelle	Oui en majorité	Grand Lac peut communiquer sur l'installation d'une prise en maison individuelle. Cette installation est accessible à des couts raisonnables, moins de 1 000 € pour une installation haut de gamme, quelques centaines d'euros pour des prises plus simples.
Logement collectif	Oui	Concernant les copropriétés existantes, Grand Lac peut renseigner sur les aides disponibles. Les obligations législatives issues de la loi LOM : <ul style="list-style-type: none"> - Obligation de préinstaller des équipements de recharge pour les copropriétés neuves disposant d'un parking de plus de 10 places ; - Obligation pour le syndic de mettre la question à l'ordre du jour d'une AG avant le 1er janvier 2023 ; - Création d'un droit à la prise qui autorise les occupants à faire installer à leurs frais une borne de recharge individuelle ; - Facilité d'installation d'une solution collective en passant par Enedis sans frais pour la copropriété;
	Non	La disponibilité des bornes publiques est indispensable pour le développement de l'usage des véhicules électriques pour les ménages sans accès à une structure de parking privative. Grand Lac et les communes doivent donc impulser une dynamique de développement de bornes sur voiries publiques.

En milieu urbain dense, les bornes accessibles au public (en voirie et sur parking) proposeront principalement 2 types de charge pour répondre aux 2 principaux besoins :

- La nuit, **des bornes normales**, pour des recharges lentes pour les habitants à proximité n'ayant pas de point de charge à domicile.
- En journée, **des bornes accélérées**, pour des recharges d'appoint pour les visiteurs (achat, RDV,...), les professionnels, les imprévus, et globalement pour rassurer les usagers et permettre ainsi une adoption massive du véhicule électrique.

Les bornes normales sont à privilégier car elles répondent à l'essentiel de la demande.

Préconisation en termes d'aménagements de places réservées aux véhicules électriques

Depuis 2021 et la promulgation de la loi Grenelle 2, ce sont les communes qui détiennent la compétence « création, entretien et exploitation des infrastructures des véhicules électriques ». Cette compétence peut être transférée aux autorités organisatrices d'un réseau public de distribution de l'électricité et aux autorités organisatrices de la mobilité.

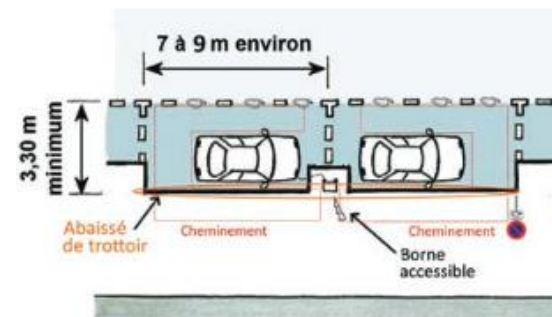
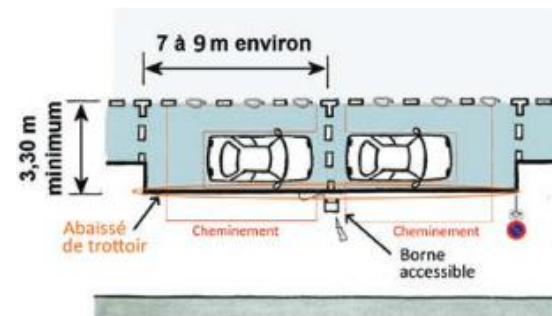
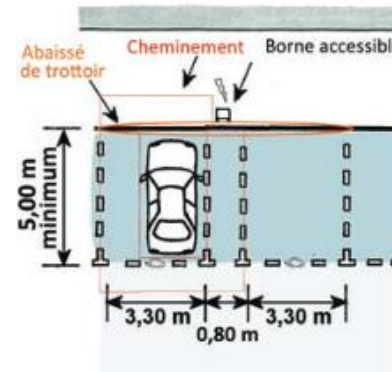
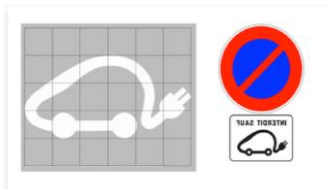
Sur la voie publique, aucune obligation d'équipement en matière d'IRVE n'existe (sauf parking public > 20 places). Pour garantir l'accessibilité à ce service public, l'aménagement d'un maximum de places doit se faire selon les règles d'accessibilité pour les personnes titulaires de la carte mobilité inclusion. À ce titre, leurs commandes doivent être placées entre 0,80 m et 1,30 m de hauteur et la manutention du câble doit être aisée (faible effort pour le déployer).

Les bornes doivent être visibles, clairement fléchées, facilement trouvables, accessibles et ne doivent pas gêner la circulation des piétons. La réglementation prévoit un panneau complémentaire (M6i) au panneau de stationnement et d'arrêt. Il signale que les véhicules électriques peuvent accéder à l'emplacement pendant la durée de la charge. Il se complète par un pictogramme aux dimensions de 0,6 m x 0,3 m ou de 0,3 m x 0,15 m peint sur les limites ou le long de la place.

La réglementation du stationnement à appliquer pour les places équipées de bornes IRVE

La question de la réglementation du stationnement pour les places dédiées à la recharge publique des véhicules électriques est un élément important. La mise en place d'une réglementation de ces places a en effet 3 avantages :

- Elle permet d'éviter les pratiques de « fausse charge » où un automobiliste fait mine de charger son véhicule pour éviter le paiement du stationnement si les places alentours sont réglementées
- Elle favorise une forme de rotation des véhicules au niveau des points de charge
- Elle ne contraint pas les riverains se chargeant la nuit pendant laquelle la réglementation ne s'applique pas.



Principes d'aménagement des places réservées aux véhicules électriques et accessibles aux PMR

Les coûts d'implantation des bornes IRVE

L'installation de bornes IRVE sur l'espace public engendrera des coûts importants.

Deux solutions sont possibles :

- Soit la ou les collectivités investissent dans les bornes et perçoivent les recettes des consommations / abonnements.
- Soit il est fait appel à un opérateur qui installera les bornes et les exploitera.

En se basant sur les coûts de la borne et de son installation (6,5 K€ en moyenne) et des coûts facturés pour un abonné (18 € en moyenne pour un recharge d'une batterie de 50 Kw), il est possible d'établir que sur la base d'une recharge par jour en moyenne par borne, avec 5 abonnés et un coût moyen d'électricité estimé à 0,05 € /KWh en dessous du prix de vente que **la borne est « auto-financée » en 4 ans.**

Les communes de Grand Lac doivent ainsi s'interroger sur le fait de laisser aux opérateurs la liberté d'implantation de bornes IRVE et par extension la liberté des tarifs proposés.

3/ Proposer des points d'avitaillement en (bio)GNV et hydrogène

Le (bio) GNV doit être privilégié pour les PL et les bus, ainsi, dans les dépôts bus existants et futur sur Grand Lac il convient de déployer cet avitaillement. Pour les PL, il est important de prévoir en lien avec l'activité logistique du territoire des stations permettant cet avitaillement en (bio) GNV. Avec la méthanisation des déchets alimentaires, ce type de carburant devraient être plus disponible à terme ce qui pourrait ainsi offrir un développement plus large et pourquoi pas à destination des particuliers.

Pour l'avitaillement en hydrogène, la technologie est en développement chez les constructeurs automobiles et un développement est attendu à partir de 2030. C'est au niveau des stations-services de carburant que cet avitaillement sera prévu.

	Type de borne	Coût associé
Matériels	Bornes à deux points de charge : 7 à 22 kVA AC	6 000 à 8 000 €HT
	Bornes à deux points de charge : 22 kVA AC / 24 kVA DC	15 000 à 20 000 €HT
	Borne 50 à 150 kVA DC	25 000 à 100 000 €HT
Génie civil	- Entre 1 000 € et 3 000 € HT selon la typologie de la borne et la configuration du site (hors aménagement des places de stationnement et mise en accessibilité qui peut s'élever à plus de 5 000 € HT par place).	
Installation	- Entre 2 000 € et 5 000 € HT selon la typologie de la borne et la configuration du site.	
Raccordements	- Raccordement pour une puissance ≤ 36 kVA : 500 à 625€ après réfaction de 75% ; - Raccordement pour une puissance >36 kVA et ≤ 250 kVA : environ 2 250 € après réfaction* de 75% ;	

- Le taux de réfaction est accordé jusqu'au 31/12/2025 à hauteur de maximum 75% pour toutes les collectivités qui s'inscrivent dans un SDIRVE. ©écologie.gouv.fr



Bus électrique testé par Ondéa

► Constats du diagnostic

Sur Grand Lac et notamment au niveau d'Aix-les-Bains, l'autopartage commence à se développer autour de 3 types de services (*autopartage en réservation en boucle, autopartage en libre-service et mettre son véhicule en autopartage*).

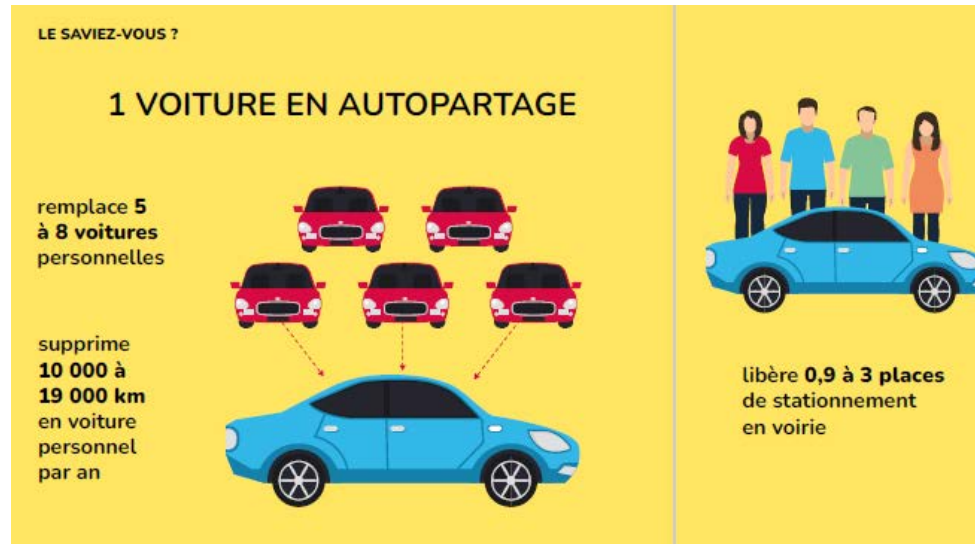
► Objectifs

Diminuer la pression sur le stationnement automobile en voirie et favoriser une démotorisation des ménages.

► Mesure à mettre en place

L'autopartage est la mise en commun d'une flotte de voitures au profit d'utilisateurs abonnés. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. La réservation d'un véhicule se fait le plus souvent par téléphone ou Internet et permet de disposer d'une voiture en libre accès en des points identifiés 24h/24 et 7J/7. Pouvoir disposer d'une voiture lorsque cela est nécessaire (déplacement le soir, nécessité de transporter des objets lourds ou encombrants, etc.) sans la posséder incite à un usage plus raisonné de la voiture ».

Sur Grand Lac, en s'appuyant sur les solutions déjà déployées, il convient de développer le service notamment au niveau géographique pour couvrir une plus vaste partie du territoire.



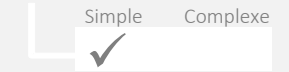
Concernant les véhicules, il convient également d'avoir une plus grande diversification des véhicules allant de la citadine à l'utilitaire en passant par des véhicules allant jusqu'à neuf places et ce, pour permettre une utilisation de véhicules partagés qui permettent de répondre aux besoins de tous les types de déplacements sur Grand Lac. La solution d'autopartage n'est pas uniquement du ressort de l'AOM mais des solutions privées, à l'échelle de copropriété peuvent également se développer.

Rôle des acteurs	
Communes	Organisation de l'autopartage en lien avec un ou des opérateurs / Mise à disposition d'emplacements de stationnement

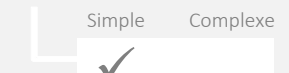
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Aucun coût pour les communes de Grand Lac mais des redevances pour l'occupation de l'espace public.

Suivi des mesures

- Nombre de voitures en autopartage
- Nombre d'abonnés
- Nombre de trajets effectués
- Kilomètres parcourus

► Détail de l'action à mettre en place

Le développement de l'autopartage est une réponse pertinente dans un système de mobilité durable :

- Il offre une possibilité pour les ménages de se « **démotoriser** » en particulier lorsqu'ils ont une utilisation ponctuelle de la voiture ;
- Il **diminue la pression sur le stationnement** sur la voie publique en milieu urbain, 1 véhicule en autopartage remplaçant 5 à 8 voitures particulières ;
- En diminuant les besoins de stationnement il permet de **réutiliser l'espaces public** pour d'autres usages ;
- Il favorise le report modal grâce à la contrainte imposée de la réservation préalable.

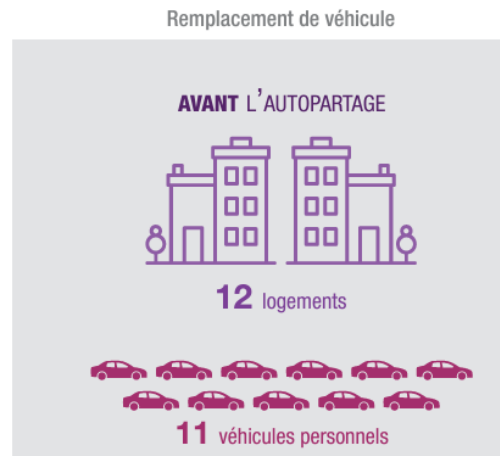
L'autopartage sur voirie

Il s'agit d'un autopartage en boucle en partit de stations. Cette forme d'autopartage concerne principalement les trajets de la vie quotidienne mais il est aussi intéressant pour les professionnels. Selon les opérateurs, la clientèle est composée essentiellement de personnes qui n'utilisent pas de voiture pour leurs déplacements domicile-travail.

SCHÉMA 2 : DISPOSITIF D'AUTOPARTAGE RÉSIDENTIEL RÉALISÉ DEPUIS 2011 À GENÈVE¹

L'autopartage résidentiel

C'est une nouvelle forme d'autopartage où le véhicule est mutualisé entre voisins d'une même copropriété. Cette mutualisation répond à un enjeu économique de **diminution du coût de l'habitat** car il permet de rendre inutiles certaines places de parking dans les immeubles concernés et ainsi diminuer le nombre de places de stationnement à réaliser dans les constructions neuves.



Source AUDIAR Rennes



À Aix-les-Bains,
des voitures partagées
pour aller où
vous voulez!



Dimensionnement indicatif de l'offre d'autopartage sur voirie

Hypothèse : 2 % des ménages motorisés abandonnent 1 voiture au profit de l'autopartage.

Soit 720 ménages soit autant de voitures particulières en moins.

Si 1 véhicule d'autopartage remplace 5 véhicules des ménages : C'est environ **150 véhicules en autopartage.**

Si 1 véhicule d'autopartage remplace 8 véhicules des ménages : C'est environ **90 véhicules en autopartage.**

Fixation du montant de la redevance d'occupation du domaine public

Le gestionnaire de voirie fixe un montant de redevance au titulaire de l'AOM à raison de l'occupation privative qu'il fait du domaine public (article L. 2125-3 du CG3P).

Dans le cadre des contrats de la commande publique la fixation du montant de la redevance ne se fait au regard de l'économie générale du contrat.

Orientation n° 3

Définir un cadre réglementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités

Inscrire les mesures réglementaires nécessaires pour une meilleure mobilité dans un cadre établi pour en garantir l'application afin d'acter les changements de pratiques modales.

Les habitants, les actifs, les entreprises vont connaître un changement fort de l'offre de mobilités. Se déplacer en voiture va devenir plus contraignant, utiliser les transports en commun ou les modes actifs plus simple. Les modifications de l'offre et du cadre réglementaire doivent cependant être complétées par un accompagnement adapté.

En premier lieu, la mobilité des habitants / visiteurs / actifs de Grand Lac ne se limitent pas aux limites administratives, or, un trajet qui associe différents services de mobilité devient vite compliqué à gérer du fait des différents « gestionnaires » de ces offres qui ne sont pas forcément toutes interoperables, ou l'information / réservation n'est pas très lisible pour les différents usagers. Ainsi, Grand Lac souhaite aller vers la création d'un syndicat mixte sur la mobilité avec Grand Chambéry, Cœur de Savoie et le Département de la Savoie, ce qui permettra de gagner en cohérence et lisibilité.

Au niveau réglementaire, il convient d'agir sur les politiques de stationnement automobile ou les livraisons. En effet, la mise en place de politique de stationnement est reconnue comme un levier pour favoriser le report modal, utiliser à bon escient cela permet alors également d'offrir des opportunités sur l'espace public pour réaffecter les places automobiles non utilisées du fait d'une meilleure rotation à d'autres usages. Concernant les livraisons de marchandises, celles-ci sont indispensables pour l'activité économique mais il convient qu'elles soient organisées pour ne pas nuire à la mobilité de tous.

Le lien entre urbanisme et déplacements est important, il est nécessaire d'agir en complémentarité sur ces deux sphères, notamment en termes de normes de stationnement pour mieux configurer la mobilité de demain **et d'engager une série de réflexions et d'actions, dont certaines pourront être traduites réglementairement dans les documents de planification urbaine (PLUi) et d'autres infuser une réflexion transversale entre services/directions de Grand Lac et des communes, mais aussi avec les partenaires de Grand Lac.**

Enfin, la communication et la sensibilisation sont essentielles pour changer les pratiques, les différentes données sur la mobilité doivent être analysées pour permettre de mieux comprendre et mieux agir mais doivent également devenir une source actualisée pour les usagers afin de faciliter leurs déplacements sur le territoire.

► La création d'un syndicat mixte sur le réseau de TC entre Grand Chambéry, Cœur de Savoie, le Département de la Savoie et Grand Lac

Cette démarche initiée par les élus au cours du PDM doit permettre de franchir un pas important pour mieux organiser et rendre plus lisible les offres de transports sur les deux territoires.
L'objectif est d'assurer une montée progressive de ce syndicat en 3 étapes temporelles :

1/ Prise des compétences obligatoires sur la communication, l'interopérabilité et la tarification.

2/ Etudier les possibilités de disposer de compétences optionnelles afin d'assurer la cohérence des aménagements et des outils serviciels sur le covoiturage et le vélo.

3/ Etude de faisabilité technique et économique d'un réseau de TC unique sur le périmètre des trois EPCI.

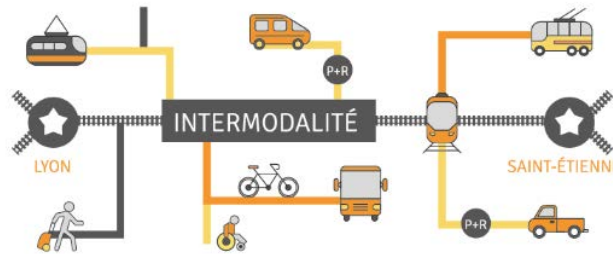
L'exemple du syndicat des mobilités des territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise

Compétences obligatoires

- Coordonner les services de mobilité organisés par les membres et mettre en place un système d'information multimodale à destination des voyageurs
- Mettre en place un système de tarification coordonnée permettant la délivrance de titres de transports uniques ou unifiés
- Coordonner avec la région, les autres autorités organisatrices de la mobilité, les départements et les organismes concourant au service public de l'emploi leurs actions en faveur de la mobilité solidaire

Compétences optionnelles

- Elaborer et mettre en œuvre un schéma de déplacements à long terme à l'échelle métropolitaine
- Expérimenter et développer en matière de promotion de la mobilité active, directement ou en relation avec les acteurs et territoires concernés
- Agir en faveur de l'intermodalité et de la mobilité durable



Par intermodalité, on entend l'utilisation successive d'au moins deux modes de transport intégrés dans une chaîne de déplacement.



Acteurs concernés par cette action socle

Grand Lac

Département de la Savoie

Grand Chambéry

Cœur de Savoie

Communes

Atelier citoyen :

La proximité et la dépendance relative de Grand Lac aux autres territoires majeurs tels que les agglomérations de Chambéry et Annecy nous pousse à inciter aussi la prise en compte des planifications et des politiques qui en découlent pour favoriser une meilleure intégration de notre territoire avec ses voisins (par exemple réseau de bus avec Grand Chambéry).

2025

2026

2027

2028

2029

2030 et +

À la suite de l'instauration du Syndicat Mixte en 2024, travail technique & politique pour la montée en puissance du syndicat mixte

Mise en place du syndicat mixte

	Thématiques								
	Planification	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilités
<u>Agir sur les politiques de stationnement</u>									
3.1 – Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle						X	X		
3.2 – Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle						X	X		
<u>Traduire les actions réglementairement dans le PLUI</u>									
3.3 – Mieux lier urbanisme et mobilité						X			
<u>Communiquer et sensibiliser</u>									
3.4 – Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle			X	X	X	X		X	X
3.5 – Faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac			X	X	X	X		X	X
3.6 – Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche			X	X	X	X		X	X

► Constats du diagnostic

Sur Grand Lac différentes problématiques de stationnement s'observent. A Aix-les-Bains, où une forte concurrence est installée sur les places publiques entre les différents types d'usagers (résidents, actifs, visiteurs, touristes). Sur les principales centralités où la gestion des places au centre peut être compliquée ainsi qu'au niveau des plages avec en période estivale un stationnement important et souvent anarchique. Une constante sur Grand Lac, le stationnement illicite qui est fortement présent et ce quel que soit les types de communes et d'espaces.

► Objectifs

Le stationnement est un levier fort pour favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle. Cet outil décisif n'est pas pleinement utilisé sur Grand Lac. Pour dissuader le stationnement de longue durée, le stationnement ventouse et le stationnement illicite, il convient d'aller plus loin sur les politiques déployées dans un souci de meilleure efficacité globale des différentes mesures identifiées dans le PDM.

► Mesures à mettre en place

1/ Recommander des règlementations de stationnement visant une meilleure rotation et permettant une rationalisation des places en voirie dans les secteurs à enjeu

Chaque commune est compétente en matière de stationnement et devra identifier les secteurs stratégiques. Par exemple, sur Aix-les-Bains, une extension du stationnement réglementé au niveau du quartier Liberté permettrait de limiter le stationnement des usagers de la gare au sein de ce secteur résidentiel et limiter les conflits d'usage et le stationnement illicite.

2/ Assurer un contrôle efficace du stationnement pour garantir le respect des règlementations du stationnement

Même la meilleure des règlementations de stationnement serait un échec sans un contrôle efficace. Le PDM recommande aux Villes différents moyens matériels et humains à déployer pour répondre à cet impératif de fonctionnement des zones de stationnement sur le territoire. Ce point représente une des clés de réussite du PDM pour notamment offrir les emprises nécessaires au développement des modes actifs, à l'amélioration des vitesses commerciales des bus et de manière générale pour favoriser un usage raisonné de l'automobile dans les trajets du quotidien.

3/ Mettre en place une réglementation cohérente aux abords des plages en lien avec la mise en place d'une navette des plages estivales

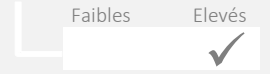
Atelier citoyen : Mieux orienter les automobilistes dans leur recherche de stationnement et contrôler le stationnement / Développer une ligne de bus/navette à faible coût (et/ou associée à un parking gratuit), vers les différents points de baignade du lac / Stationnement payant aux abords du lac en période touristique, tout en proposant un ticket résident pour les riverains.

Rôle des acteurs	
Grand Lac	Action de communication sur le stationnement illicite

Communes Détermine la politique de stationnement et son contrôle



Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût d'un horodateur : 12 K€
- Coût de marquage pour 100 places de stationnement : 5 K€
- Coût annuel d'un agent de contrôle du stationnement (entre 250 et 400 places/jour selon les modalités de contrôle) : +/- 35 K€
- Coût d'une campagne de communication sur le stationnement illicite : 30 K€

Suivi des mesures

- Evolution des taux de rotation / occupation / respect sur le stationnement.
- Evolution du nombre d'agents affectés au contrôle du stationnement
- Evolution du taux de motorisation des ménages
- Evolution du taux de stationnement résidentiel privé

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
------	------	------	------	------	-----------

Identification par les communes des secteurs à enjeux en matière de stationnement

Modification des politiques de stationnement / Campagne de communication tous les 2/3 ans pour lutter contre le stationnement illicite / Intensification du contrôle notamment vis-à-vis du stationnement illicite

► Détail de l'action à mettre en place

2/ Assurer un contrôle efficace du stationnement pour garantir le respect des réglementations du stationnement

Faire respecter la réglementation et lutter contre le stationnement illicite. Pour cela le PDM recommande aux communes de :

- Engager une réflexion pour fixer le nombre d'agents de contrôle nécessaires selon les différents types de réglementations ;

Il convient que le contrôle soit régulier et suffisamment dissuasif pour que les pratiques changent avec un risque proche de 80 % chaque jour de s'acquitter d'un FPS pour les automobilistes qui stationnent soit sans payer soit en dépassant le temps autorisé.

Pour ce faire, les communes pourront faire classiquement des tournées avec des agents assermentés ou via une DSP sur le contrôle du stationnement. Les moyens humains nécessaires représentent entre 250 et 400 places contrôlées chaque jour.

Il est également possible de contrôler le stationnement payant en utilisant des véhicules LAPI (Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation) qui permettent d'envoyer directement un FPS aux usagers qui ne sont pas en règle. Ce sont ainsi entre 2 000 et 3 000 places qui sont contrôlées chaque jour avec un système LAPI (2 agents par véhicules), permettant d'affecter les agents à d'autres tâches que le contrôle du stationnement.

- Mettre en œuvre une communication et une politique de contrôle visant à lutter contre le stationnement illicite.

Pour le stationnement illicite, il convient de coupler deux types de dispositifs. La vidéooverbalisation qui permet de lutter efficacement contre le stationnement illicite dans les secteurs où celui-ci est généralement constaté. La mise en place d'action spécifique d'un contrôle intensif du stationnement illicite sur 5 à 10 jours dans un même secteur. Le but est que l'importante répression du stationnement illicite en périodes diurne et nocturne changera durablement le comportement incivique des usagers du fait du coût des amendes (entre 35 et 135 € selon les cas). En parallèle, il convient également de prévoir une campagne de communication pour lutter contre le stationnement illicite en amont de la verbalisation.

Un meilleur contrôle = plus de rotation sur les places = moins de places nécessaires sur le territoire. Un contrôle efficace permet d'arriver à une occupation du stationnement plus faible qu'actuellement (80 %) avec un besoin de places diminué.



ARRÊTEZ DE FAIRE L'AUTRUCHE !

Respecter le stationnement
c'est une question de bonne conduite.

Un stationnement gênant, c'est 135€ d'amende (article R.417.11 du code de la route).
Brest, c'est 16 000 places de stationnement de proximité en centre-ville.

► **Détail de l'action à mettre en place**

3/ Mettre en place une réglementation cohérente aux abords des plages en lien avec la mise en place d'une navette des plages estivales

Selon les plages soit le stationnement est payant, soit c'est la plage soit l'ensemble est gratuit.

Il est proposé de mettre l'ensemble des parkings de stationnement payant au même tarif aux abords du Lac du Bourget à 3 € par jour et par véhicule.

Les recettes générées permettront en lien avec l'action 2.1 de développer une offre de bus des plages.

Ainsi, environ 100 000 Km de bus seront financés par les recettes du stationnement des plages soit environ 2 000 services A/R le long du Lac du Bourget.

Sur la période du 15 juin au 15 septembre, ce sont 22 services A/R qui pourraient être mis en place pour desservir gratuitement les plages du Lac du Bourget.



Plage du Lido

Crédit photo : Philippe Armanet

Secteur	Volume de places	Tarifcation du stationnement	Recettes estimatives estivales
Chindrieux – Châtillon	+ 250	3 €/j les samedis et dimanche en été	25 200 €
Conjux	Env. 50	3 €/j les samedis et dimanche en été	5 040 €
Brison-St-Innocent – Pointe de l'Ardre	Env. 120	3 € / tous les jours du 15 juin au 15 septembre	20 063 €
Aix-les-Bains Depuis Rowing jusqu'à Mémard	Env. 2 500 places	3 € / tous les jours du 15 juin au 15 septembre	417 988 €
Tresserve – Lido	220	3 €/j les samedis et dimanche en été	22 176 €
Viviers-du-Lac – Mottets	230	3 €/j les samedis et dimanche en été	23 184 €
Le Bourget-du-Lac	Env. 250	3 € / tous les jours du 15 juin au 15 septembre	41 799 €
TOTAL GENERAL	PLUS DE 3 600 places		555 451 €

370 K€ (soit 2/3 des recettes) affectées à la mise en place de navettes gratuites
Le reliquat des recettes permettra de financer l'aménagement des parcs de stationnement à la réglementation payante et les éventuels coûts de contrôle.

► Constats du diagnostic

Nombre de livraisons s'exercent sur Grand Lac en dehors des aires dédiées. Le recours au stationnement en double-file, sur les aménagements cyclables ou trottoirs occasionne une baisse de performance des bus et engendre de l'insécurité pour les modes actifs.

► Objectifs

Organiser et contrôler les livraisons de marchandises sur le pôle urbain de Grand Lac afin de faciliter l'accès aux aires de livraisons pour les chauffeurs livreurs.

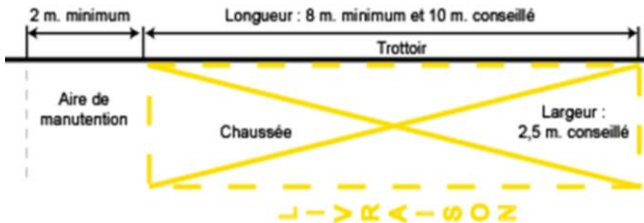
► Mesures à mettre en place

1/ Poursuivre la mise en place d'aires de livraisons, correctement dimensionnées, de façon à consolider le maillage sur les secteurs les plus commerçants

Le territoire de Grand Lac est maillé d'aires de livraisons mais certaines ont un gabarit trop faible pour permettre une utilisation à tous les types de véhicules de livraisons et leurs nombres doivent également être revu à la hausse.

2/ Etudier la création des Centres de Distribution Urbaine (CDU)

3/ Développer les consignes mutualisées entre opérateurs pour récupérer les colis du e-commerce



Dimensionnement d'une aire de livraison

Rôle des acteurs	
Grand Lac	Etude sur les centres de distribution urbaine
Communes	Développement des aires de livraisons et des consignes mutualisées



Exemple de consignes

Pickup station : Consigne collective (sous forme de box individuel) où les particuliers peuvent venir retirer leur colis (et retourner les colis).

Distributeur automatique de produits fermiers : Des produits fermiers sans intermédiaire (circuit court) ; un plus pour les maraîchers et producteurs locaux. Un fonctionnement simple avec une chambre froide pour garantir la fraîcheur des produits.

Atelier citoyen :

Mise en place d'une plateforme de distribution urbaine des marchandises pour commerces et particuliers, la définition d'aires de livraison.

Impacts report modal

Faibles Elevés
 Faibles Elevés

Faisabilité technique

Simple Complexe
 Simple Complexe

Faisabilité financière

Simple Complexe
 Simple Complexe

Estimation financière

- Mise en place des réglementations coût interne
- Marquage / panneau des aires de livraisons : coût unitaire de 750 €

Suivi des mesures

- Enquêtes satisfaction des commerçants et respect des aires de livraisons
- Evolution des trafics PL aux heures réglementées
- Taux d'occupation des aires de livraisons

2025

2026

2027

2028

2029

2030 et +

Etudier la création de CDU et le développement de consignes mutualisées. Poursuivre le développement des aires de livraisons

Selon les résultats des études, mise en place du CDU et de consignes mutualisées

► **Détail de l'action à mettre en place**

1/ Poursuivre la mise en place d'aires de livraisons, correctement dimensionnées, de façon à consolider le maillage sur les secteurs les plus commerçants

De nombreuses aires existent déjà sur le territoire. Afin d'optimiser leur usage, il convient de :

- **Vérifier sur les aires existantes si leur configuration répond au standard fixé et si leur emplacement est toujours optimal**, ou si une mise à niveau et/ou déplacement est à envisager ;
- **Réaliser une typologie commerciale sur les futurs secteurs d'implantation de façon à définir le nombre et les emplacements souhaitables ;**

Il est préconisé pour un maillage optimal :

- **1 aire pour 100 mètres de linéaire commercial ;**
- **1 aire pour 50 mètres de linéaire commercial s'il y a présence de commerces alimentaires.**

Il est également recommandé que ces aires soient situées en début de tronçon ou après une entrée charretière afin de profiter d'un abaissé de trottoir, facilitant la manutention et la manœuvre et ainsi accélérer la rotation des véhicules.

Il faudra également **veiller à bien dimensionner ces futures aires** de façon à garantir leurs utilisations par les livreurs en assurant une longueur suffisante et un espace de manutention permettant l'ouverture facile du véhicule et le recours éventuel à un hayon de chargement.

De nombreuses aires sont actuellement présentes dans le centre-ville d'Aix-les-Bains, pour la plupart positionnées sur les axes structurants et de manière cohérente avec le tissu commercial. Néanmoins des secteurs sont jugés comme carencés au regard du positionnement de certaines aires trop lointaines pour être attractives :

- ✓ *La Rue du Casino, contrainte par un maillage bâti dense, il s'agira de positionner une aire à minima au niveau de l'intersection avec l'avenue Victoria ;*
- ✓ *La Place Georges Clémenceau, pour laquelle l'opération urbaine prévue sur ce secteur permettra d'intégrer une aire de livraison cohérente ;*
- ✓ *La D991, boulevard du Président Wilson ;*
- ✓ *L'Avenue de Verdun ;*
- ✓ *L'Avenue Victoria ;*

Pour ces trois derniers axes identifiés, l'offre de stationnement et les gabarits de voirie sont suffisants pour permettre l'aménagement de nouvelles aires.

Dimensionnement des aires de livraisons

Sur Grand Lac, la présence d'aires de livraisons doit être améliorée aussi bien sur le volume des aires de livraisons sur le territoire, que sur leur dimensionnement :

Longueur préconisée : entre 12 à 15 mètres
Largeur : minimum 2,20 mais 2,5 m. préconisé

LOCALISATION : privilégier leur implantation en début de section de stationnement pour faciliter le stationnement des véhicules et/ou à proximité d'une abaissée de trottoirs pour faciliter la manutention.

TRAITS POINTILLÉS vous pouvez stationner :

- La nuit entre 20h et 7h
- Le dimanche
- Les jours fériés



DOUBLE BANDE JAUNE places réservées exclusivement aux livraisons

24h/24 et 7j/7



Si les aires de livraisons peuvent être réservées aux livraisons toute la journée, il faudra plutôt privilégier des aires partagées, tantôt réservées aux livraisons, tantôt ouvertes au stationnement résidentiel et assurer leur contrôle pour en garantir une bonne utilisation.

► **Détail de l'action à mettre en place**

2/ Etudier la création des Centres de Distribution Urbaine (CDU)

Le Centre de Distribution Urbaine (CDU) est un équipement permettant de gérer les flux et d'optimiser les tournées pour la livraison en milieu urbain. Il permet, en amont, une massification des flux sur un site proche de la zone urbaine dense où sont groupées/dégroupées les marchandises, et en aval une distribution ou une collecte en véhicules adaptés à l'urbain (vélos cargos, VUL électrique...).

Toutefois, le CDU s'avère complexe à mettre en œuvre : **l'adhésion des acteurs économiques** constitue un facteur déterminant pour assurer le succès et la viabilité économique de ce modèle.

Ce modèle de logistique urbaine sera à construire avec les transporteurs, commerçants et acteurs économiques.

3/ Développer les consignes mutualisées entre opérateurs pour récupérer les colis du e-commerce

La consigne assure la désynchronisation des livraisons et de réception des colis par le destinataire, sans intervention humaine. Si aujourd'hui chaque opérateur développe son réseau de consigne, l'enjeu est de créer un **réseau mutualisé entre les différents acteurs de la livraison et du e-commerce** de manière à rationaliser l'usage de l'espace public, dissuader la livraison à domicile (consommateur de temps, d'espace et d'énergie) et faciliter le retrait pour le destinataire (qui n'a plus à jongler entre différents points de retrait).

Ces consignes doivent également être **ouvertes aux commerçants** à proximité, que ce soit pour la réception de leurs marchandises lorsque cela est possible, que pour la livraison de leurs propres produits à leurs clients.

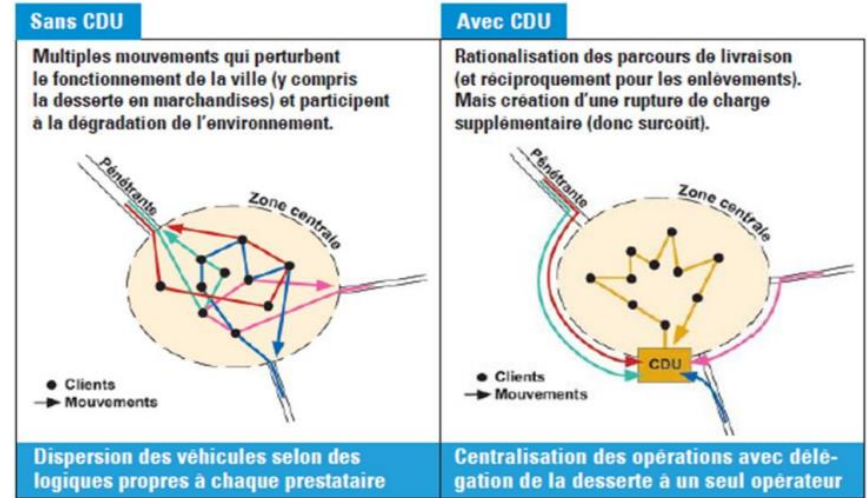


Figure 2 : Comparaison de l'organisation des flux logistiques, avec ou sans Centre de Distribution Urbaine
Source : Les espaces logistiques urbains, CRET-Log, LAET, Interface Transport, IFFSTAR

Centre multimodal de distribution urbaine de Ports de Lille
(fiche projet du programme INTERLUD)

Le Centre multimodal de distribution urbaine (CMDU) est un équipement logistique situé au port de Lille proposant aux commerçants et transporteurs des services basés sur l'organisation, la mutualisation et l'optimisation du premier et dernier kilomètre.

Le CMDU est une plateforme de services à disposition de nombreux acteurs de la Métropole de Lille. Par exemple, Urby Lille, opérateur de logistique urbaine, propose des solutions de transport propre et des services de mutualisation, de stockage et d'optimisation des livraisons aux acteurs économiques de la Métropole de Lille.

Point de vigilance

Les consignes se localiseront sur l'espace public où la disponibilité foncière est souvent très contrainte. Il conviendra que leurs implantations ne viennent pas gêner la circulation des piétons

► Constats du diagnostic

Pour le stationnement automobile privé, **les normes en place dans l'habitat ne sont pas corrélées au taux de motorisation des ménages. Pour les activités de bureaux les normes actuelles sont supérieures à l'utilisation de l'automobile** dans les déplacements pendulaires. Concernant **le stationnement des cycles** que ce soit au domicile des habitants, dans leurs lieux d'emplois ou au sein de pôle générateur de déplacements, **les normes ne permettent pas d'anticiper le développement de l'usage du vélo** porté par Grand Lac avec le schéma directeur cyclable en cours de réalisation.

► Objectifs

Accompagner l'essor de la pratique cyclable attendu sur Grand Lac **par des normes de stationnement cycles** qui permettent de **couvrir les besoins. Utiliser les normes de stationnement automobile** pour les constructions de bureaux **pour favoriser un usage plus important des modes alternatifs à l'automobile** et adapter les normes au sein de l'habitat collectif **en fonction de l'évolution du taux de motorisation des ménages.**

► Mesures à mettre en place

1/ Mettre en place des normes de stationnement vélo pour les logements collectifs et les bureaux (1 place vélo par habitant dans les logements et 20 % des actifs de bureaux pouvant venir en cycle au travail)

2/ Mettre en place des normes de stationnement auto pour les logements collectifs (un stationnement au niveau des logements dimensionné en fonction du taux de motorisation communal)

3/ Réfléchir à la mise en place un PLUi Habitat Mobilité sur Grand Lac qui intégrera les principes du plan marche

Rôle des acteurs

Grand Lac	<i>Définition des normes de stationnement et intégration dans les PLUi</i>
------------------	--

Rappel des nouvelles obligations pour le stationnement cycle depuis le 26 décembre 2022 (Décret n° 2022-930 du 25 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments / Article L113-18 à L 113-20 du code de la construction et de l'habitation / Arrêté du 30 juin 2022) :

Ces obligations s'imposent lors de la construction de bâtiments neufs pour le stationnement vélo (pour l'habitat collectif, les bâtiments à usages industriel ou tertiaire, les services publics et les ensembles commerciaux ou établissements cinématographiques), de plus ces dispositions s'appliquent pour les bâtiments listés dont le parc automobile fait l'objet de travaux et pour l'ensemble des bâtiments tertiaires existants donc le parc automobile fait au moins 10 places :

- Une surface de stationnement de 1,5 m² minimum ;
- Un dispositif avec double accroche minimum (le cadre et au moins une roue) ;
- Une localisation de préférence au RDC ou au premier sous-sol ;
- Un espace de stationnement sécurisé par une porte dotée d'un système de fermeture ;
- Pour les habitats collectifs 1 emplacement par logement jusqu'au T2 et 2 pour un T3 et plus ;
- Pour les bâtiments à usage industriel ou tertiaire, 15 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément ;
- Pour les bâtiments accueillant un service public, 15 % de l'effectif total des salariés et 15 % de l'effectif total des usagers accueillis simultanément ;
- Pour les bâtiments constituant un ensemble commercial ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques avec 10 % de la capacité du parc de stationnement avec une limitation fixée à 100 emplacements ;
- Pour les bâtiments tertiaires existants 10 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément.

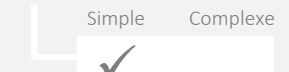
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût interne à Grand Lac et aux communes de réunions techniques et de validation politique pour arrêter la modification des normes au sein 3 PLUi en cours sur Grand Lac ou assistance d'un bureau d'études (5 à 10 K€)

Suivi des mesures

- Evolution de la part modale des actifs (automobile & cycles) à horizon de 5 ans – source INSEE
- Evolution du taux de motorisation des ménages tous les deux ans – source INSEE

2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Définition des normes de stationnement	Intégration des normes de stationnement dans les évolutions des PLUi	Elaboration d'un PLUi à l'échelle de Grand Lac intégrant notamment les principes du Plan Marche			

► **Détail de l'action à mettre en place**

1/ Mettre en place des normes de stationnement vélo pour les logements collectifs et les bureaux

Outre les nouvelles obligations qui s'imposent aux permis de construire depuis le 26 décembre 2022, le PDM recommande d'aller plus loin :

Les normes au sein de l'habitat collectif vont plus loin avec :

- 1 superficie allouée au vélo plus importante pour permettre l'accueil de vélo cargo à raison de 3m² en plus par tranche de 20 places de stationnement vélo.
- 1 augmentation des normes pour tendre vers 1 place vélo par occupant des logements.

Les normes pour les nouvelles constructions de bureaux sont amplifiées pour répondre aux attentes de développement de la pratique cyclable notamment dans les trajets pendulaires :

- 1 norme qui permet à environ 24 % des actifs de bureaux de venir à vélo au travail.

2/ Mettre en place des normes de stationnement auto pour les logements collectifs Le PLM recommande de faire évoluer les normes concernant les nouveaux logements en habitat collectif sur la base d'une nouvelle logique basée sur le taux de motorisation des ménages au sein des communes afin d'offrir des places en adéquation avec les besoins issus du dernier taux de motorisation des ménages connus.

3/ Réfléchir à la mise en place un PLUi Habitat Mobilité sur Grand Lac qui intègrera notamment les principes du plan marche

L'élaboration d'un PLUi HM peut être l'outil règlementaire pour mieux lier urbanisme et déplacements. Le Plan d'Orientations et d'Actions Mobilité (POA M) viendra ainsi se substituer au PDM tout en prenant en compte les actions prévues dans le présent document :

- D'un point de vue règlementaire, les normes de stationnement,
- Si besoin, de mettre en place des emplacements réservés pour permettre la réalisation des aménagements cyclables, des aménagements de priorisation des bus, la réalisation de CDU,...
- D'intégrer les principes du plan marche pour lui donner un cadre obligatoire.

Mais aussi, d'intégrer dans le PLUiH M une réflexion sur les liens urbanisme/mobilité à travers des pistes de travail sur la thématique transports/ouverture à l'urbanisation et/ou rénovation urbaine par le biais d'une réflexion transversale type "contrat d'axe" ou "pacte urbain" par des traductions réglementaires types "OAP déplacements/mobilité" sur les secteurs à enjeux ; favoriser le développement de l'urbanisation sur les secteurs desservis, en projet de desserte TC ou faciles à desservir ; mutualiser les stationnements collectifs, ...

	Propositions de normes pour les cycles
Pour les logements	1 place par hab. et 3m ² de stationnement vélo en plus par tranche de 20 places pour l'accueil de vélo cargos Permet à 100 % des habitants de garer son vélo. Base de calcul 1 emplacement vélo pour un studio ou T1, 1,5 pour un T2, 2 pour un T3, 3 pour les T4 ou plus.
Pour les bureaux	3 m ² pour 100m ² de SP permet à 24 % des actifs de venir en vélo

Optimisation du stationnement vélo



Possibilité d'aller vers une optimisation fonctionnelle pour une moindre consommation du foncier

Une bonne adéquation de l'offre et des besoins en matière de stationnement privatif résidentiel permet :

- 1/ de freiner la multi-motorisation des ménages et donc de limiter les déplacements en automobile.
- 2/ de diminuer le coût de construction et par extension le coût d'achat des logements (une place c'est environ 30 K€, ainsi si on économise 20 % de l'offre de stationnement c'est un coût d'achat qui baisse de 6 K€ en moyenne par appartement.

► Constats du diagnostic

Si des actions de communication et de sensibilisation sur la mobilité sont déjà menées par différents acteurs, il convient de les développer.

► Objectifs

Améliorer la connaissance de l'offre alternative pour favoriser le report modal en utilisant l'ensemble des moyens de communication et de sensibilisation.

► Mesures à mettre en place

Grand Lac a ainsi signé avec la SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc une convention d'objectifs 2023-2026 dont l'objet est de définir, sous forme d'objectifs, les actions et missions qui pourront être confiées par Grand Lac à l'Agence au cours des quatre prochaines années. Les missions concernées visent l'animation d'actions destinés à réduire les déplacements en voiture individuelle et/ou l'exploitation d'un service et/ou la réalisation d'études.

Exemple d'actions mises en place

le travail mené par la SPL sur le territoire de Grand Lac se poursuit et se structure avec comme premier point d'orgue la semaine européenne de la mobilité 2023. Lors de cette semaine :

1/ Les usagers pouvaient tester l'offre de mobilité du territoire : réseau Ondéa à 1€/jour, location vélo classique à 1€/jour et gratification du covoiturage doublée

2/ Des animations vers l'ensemble des publics ont été réalisées (Animation solidaire : participation à la fête de quartier Marlioz (quartier prioritaire) / 1er défi des écoliers pour les écoles maternelles et élémentaires / Petit-déjeuner en entreprise pour promouvoir les actions sur la mobilité des salariés et l'accompagnement des employeurs / Animations grand public : présence sur les marchés des communes de Grand Lac)

3/ Tout au long de l'année, l'Agence Ecomobilité réalise pour le compte de Grand Lac :

- La gestion de Vélodéa, la Vélostation
- Des animations pédagogiques sur l'écomobilité dans les écoles,
- Des cycles permettant aux élèves de CM2 d'obtenir le « Savoir Rouler à Vélo »
- Des accompagnements pour la mise en place de pédibus ou des vélobus pour les écoles
- Des ateliers remises en selle et des vélos écoles pour le grand public, le public solidaire et le public senior
- Des ateliers petites réparations vélos pour le grand public, le public solidaire et le public senior
- Des accompagnements des entreprises et de leurs salariés.

Rôle des acteurs	
Grand Lac	Coordination des actions avec la SPL
Communes	Mise à disposition des lieux pour la tenue des évènements
SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc	Réalise les actions d'écomobilité

Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexe



Faisabilité financière

Simple Complexe



Estimation financière

- Budget de 1,2 M€ sur la période 2023 / 2026 acté par Grand Lac avec la SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc

Suivi des mesures

- Nombre d'évènements organisés
- Nombre de personnes sensibilisées

Atelier citoyen :
Œuvrer pour la mobilité scolaire auprès des communes et des parents d'élèves, en partenariat avec l'Agence Ecomobilité, en visant en priorité les familles d'enfants de + de 6 ans, et les trajets dans le rayon de 1-3km autour des écoles élémentaires (ex : pédibus, formation, sécurité voirie...)

2025

2026

2027

2028

2029

2030 et +

► Détail de l'action à mettre en place

Il conviendra d'amplifier les actions déjà mise en place sur Grand Lac pour favoriser les changements de comportement.

Par exemple, lors des différents événements sur le territoire porté par Grand Lac où les communes, il conviendra :

- Mettre en avant sur les différents supports de communication les possibilités d'accès en modes alternatifs à l'automobile,
- De communiquer selon les publics et les types d'événements sur l'information multimodale, le développement du covoiturage, de la pratique cyclable,...
- De proposer des animations lors d'événements adaptés (essai de VAE, stationnement vélo mobile. etc.)



Animation pour favoriser la maniabilité en vélo



Stand d'essai de Vélos à assistance électrique



Point d'information multimodale



Stand de promotion du covoiturage



Stationnement pour vélos prêtés lors d'événements

► Constats du diagnostic

L'appli mobile Ondéa Grand Lac permet de planifier, acheter et valider le titre de transport directement sur un mobile. Cette application regroupe l'ensemble des solutions de mobilité et permet ainsi de combiner le bus, le train, le vélo, la marche ou le covoiturage.

► Objectifs

Le parcours usagers est déterminant pour assurer une fréquentation importante des solutions alternatives à l'automobile. Il convient de développer les outils existants pour faciliter l'information et la multimodalité avec les différentes AOM au-delà de Grand Lac.

► Mesures à mettre en place

Continuer le développement du MaaS sur Grand Lac

Le MaaS, c'est-à-dire la mobilité servicielle intègre les systèmes numériques qui offrent à l'utilisateur une mobilité comme un service, avec une plateforme de données à laquelle l'utilisateur se connecte par smartphone. Sur celle-ci, il a accès à l'information sur les horaires, les lignes de transport, la réservation, l'achat et la validation des titres de transport à travers son compte d'utilisateur.

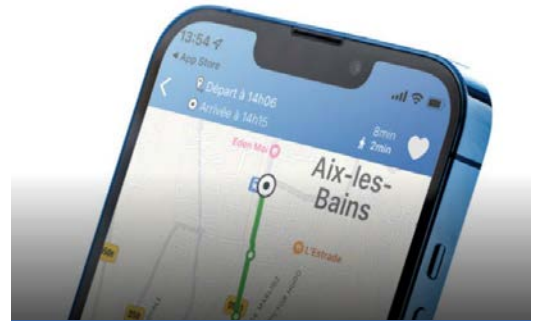
Assurer l'interopérabilité avec les autres AOM

Il est encore complexe pour un système régional de proposer toutes les offres de mobilité locales, mais une solution telle qu'un référentiel multimodal partagé relié aux données locales peut en partie pallier ce manque. Des étapes ont déjà été franchies, notamment pour l'interopérabilité de l'information voyageur et des données billettique, mais la mutualisation de la fonctionnalité du paiement peut poser des difficultés du fait de la présence de plusieurs acteurs notamment pour les trajets réalisés en intermodalité (l'utilisation de plusieurs modes de transport sur un même trajet).

Atelier citoyen :

L'information des voyageurs en temps réel s'impose sur différents supports (téléphones, afficheurs de gare et stations de bus, bornes urbaines) et l'information partagée s'impose aux différents opérateurs de transport. Il y a donc simplification de l'usage pour les voyageurs mais complexité numérique croissante à organiser entre opérateurs et AOM.

Rôle des acteurs	
Grand Lac	Mise en place des actions permettant de faciliter le parcours usagers
Communes	Relais localement les actions déployées par Grand Lac sur les différents supports institutionnels
Grand Chambéry / Région	Partenaires pour développer le parcours usagers

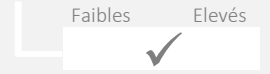


L'appli mobile Ondéa Grand Lac qui permet de combiner les modes de transport

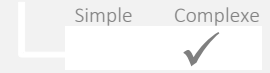


Schéma MaaS Cerema

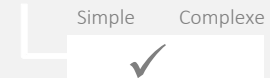
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût interne à Grand Lac pour la structuration des actions en lien notamment avec l'appli mobile Ondéa
- Coût à définir en fonction de la solution choisie pour l'interopérabilité avec les autres AOM

Suivi des mesures

- Enquête de satisfaction des parcours usagers

2025

2026

2027

2028

2029

2030 et +

► Constats du diagnostic

Les données INSEE et les comptages routiers et de TC permettent de disposer de données évolutives pour observer les changements de comportements en matière de mobilité. Mais que ce soit sur le vélo ou au niveau du stationnement, les informations collectées sont moins structurées.

► Objectifs

L'incidence des actions du PDM doit être analysée afin de réaliser d'éventuels ajustements. Pour ce faire, il convient de mettre en place un protocole visant à évaluer régulièrement le PDM.

► Mesures à mettre en place

1/ Animer et faire vivre le comité des partenaires

Le comité des partenaires est un organisme instauré à Grand Lac en 2024 (conformément à la Loi LOM) qui a pour but de concerter, d'informer et de partager avec le monde professionnel, associatif et citoyen la politique mobilité du territoire. Concernant le PDM, deux réunions par an de ce comité auront lieu. La première pour fixer les modalités de collecte des différents indicateurs pour chaque partenaire et la seconde pour présenter l'évaluation annuelle du PDM en Conseil d'Agglomération.

2/ Suivre et renseigner les indicateurs du PDM

Les différents indicateurs des actions du PDM doivent être renseignés et permettre un rendu synthétique afin de suivre l'évolution du PDM.

3/ Réaliser des enquêtes spécifiques pour le besoin des indicateurs de suivi du PDM

Des enquêtes de stationnement, des comptages routiers et cycles et piétons pourront être réalisés pour assurer un suivi des actions du PDM.

4/ Populariser les mobilités alternatives auprès des entreprises

Alors que nombre d'actions du PDM visent à utilisation renforcer des solutions de mobilité déployées sur Grand Lac, il convient d'associer les entreprises dans ce processus pour gagner en visibilité / cohérence dans les actions mises en place. Ces réunions seront l'occasion de présenter à tous le rôle que peut tenir l'entreprise dans la mobilité quotidienne de ses salariés notamment avec le forfait de mobilité durable.

Rôle des acteurs	
Grand Lac	<i>Suivi du PDM et mise à jour de l'outil</i>
Communes, Département, Région, Métropole Savoie et une fois créé le Syndicat mixte de mobilité	<i>Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au tableau de bord</i>

Atelier citoyen :
Afin de maintenir un niveau élevé d'ambitions pour notre territoire, nous préconisons la mise en place d'un comité de pilotage ayant les outils adéquats de mesure et suivi des actions prévues et mises en place.

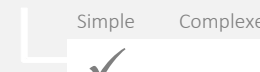
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Coût interne pour le comité de suivi et l'implémentation des données au sein de l'outil de suivi
- Coût de 65 K€ d'enquêtes au cours du PDM pour mener différents types de comptages (stationnement, routier, cycle, piéton).
- Coût interne pour associer les entreprises ou déjà inclus dans les prestations de SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc

2025

2026

2027

2028

2029

2030 et +

► Détail de l'action à mettre en place

Développement d'échanges entre la collectivité et les entreprises, outre le suivi du PDM, il sera notamment mis en avant la possibilité offerte aux entreprises de réaliser des PDME et également les informations nécessaires sur le forfait mobilité durable. L'idée étant que les entreprises, financeur via le versement mobilité, dispose d'un retour partagé sur les objectifs / organisation et développement de l'offre de mobilité sur le bassin de vie du territoire.

Qu'est-ce qu'un PDME ?

Le Plan De Mobilité Employeur (PDME) est une approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement : personnel, visiteurs, livreurs, clients... Il vise à réduire l'utilisation individuelle de la voiture en adoptant un ensemble de mesures simples et adaptées aux spécificités de chaque établissement.

Le plan de mobilité traite des 5 dimensions de la mobilité en entreprise : il peut comporter des mesures portant sur :

- l'organisation du travail ;
- le télétravail ;
- la flexibilité des horaires ;
- la logistique ;
- les livraisons de marchandises.

Pour élaborer son PDME, l'entreprise doit d'abord désigner un référent qui suivra tout le projet. Il sera chargé de coordonner l'ensemble de la démarche. Il sera alors nécessaire d'analyser l'accessibilité au site et d'enquêter auprès des salariés sur leurs modes de déplacement actuel, leurs attentes...

Pour une approche pragmatique, il convient d'encourager la vision « multi-employeur » en engageant un PDME commun à plusieurs employeurs d'une même zone d'activité. Outre la mutualisation des moyens, les actions engagées auront un impact plus important notamment sur l'encouragement au covoiturage.

Zoom sur le Forfait Mobilité Durable (FMD)

Le forfait mobilités durables offre aux employeurs la possibilité d'attribuer une indemnité exonérée de cotisations aux salariés privilégiant les modes de transport dits « à mobilité douce » pour effectuer leurs trajets entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail.

Le FMD se substitue aux indemnités kilométriques vélo et aux indemnités forfaitaires de covoiturage. Les modes de transport suivants sont éligibles au FMD :

- le vélo, avec ou sans assistance électrique ;
- le covoiturage (conducteur ou passager) ;
- les transports collectifs publics (à l'exception des frais d'abonnement concernés par la prise en charge obligatoire des frais de transports publics) ;
- les autres services de mobilité partagée ;
- les deux-roues motorisés et les engins de déplacement personnel (motorisé ou non motorisé) en location ou en libre-service ;
- l'engin de déplacement personnel (engin de déplacement personnel motorisé ou non motorisé) dont le salarié est propriétaire.

Pour 2023, le montant du FMD peut attendre 700 € par an et par salarié exonéré de cotisations sociales. Lorsqu'un salarié cumule le forfait mobilités durables et la prise en charge obligatoire des frais de transports publics, l'exonération s'applique dans la limite de 800 €.

► Liste des indicateurs de suivi du PDM (1/2)

Indicateurs	Sources et/ou organismes	Rythme de collecte	Objectifs de l'indicateur
Comptages routiers	Communes // Département de la Savoie // Sociétés d'autoroutes	Tous les 2 à 3 ans	Observer l'évolution des trafics et la part de PL sur les principaux axes routiers de Grand Lac
Voirie à 30 Km/h	Communes	2 ans	Déterminer l'évolution des voies limitées à 30 Km/h
Accidents	Open Data	1 an	Evolution de l'accidentologie sur Grand Lac et distinction selon les modes utilisés
Pacification des écoles	Communes	1 an	Mise à jour de la base de données du PDM sur la pacification des écoles et la mise en place de la rue aux Ecoles
Trafic voyageur sur les lignes du réseau Ondéa	Délégitaire Ondéa	1 an	Suivi classique de la vie du réseau de bus avec zoom sur les lignes ayant bénéficié d'aménagements favorisant la régularité et la performance de la ligne
Vitesses commerciales les lignes du réseau Ondéa	Délégitaire Ondéa	1 an	Suivi classique de la vie du réseau de bus avec zoom sur les lignes ayant bénéficié d'aménagements favorisant la régularité et la performance de la ligne
Linéaire d'aménagements dédiés à la circulation des bus	Communes // Délégitaire Ondéa	1 an	Evolution du linéaire d'aménagements dédiés aux bus et des intersections prioritaires
Parts modales	INSEE	1 an	Evolution des parts modales pour les déplacements domicile / travail à l'échelle de Grand Lac et de chacune des communes.
Accessibilité	Communes	1 an	Linéaire de trottoirs considérés comme accessibles par la loi de 2005.
Stationnement public sur voirie	Communes	1 an	Nbre de places de stationnement en voirie
Modes d'accès aux pôles d'échanges	Région AuRA (gares) // Grand Lac	2 à 3 ans	Mesurer l'évolution des modes accès aux différents pôles d'échanges. Enquêtes en dehors des pôles gares (1 500 € HT tous les 2/3 ans) réalisées par Grand Lac
Occupation des aires de covoiturage	Grand Lac	2 à 3 ans	Mesurer par enquête d'occupation sur 1 jour de la semaine le taux d'occupation des aires de covoiturage (400 € HT)
Places de stationnement vélo	Communes // Grand Lac // Ondéa // Région AuRA	1 an	Nombre de places vélos installées avec leur localisation
Occupation du stationnement vélo	Grand Lac	2 ans	Enquête d'occupation sur un secteur d'une centaine de places vélo (coût 700 € par enquête)
Bornes IRVE	Communes // Grand Lac // SDES	1 an	Nombre de bornes IRVE accessibles à tous
Véhicules électriques	Open Data	1 an	Evolution du parc automobile électrifié sur Grand Lac et par commune
Autopartage	Délégitaire	1 an	Suivi des véhicules en autopartage (nombre de véhicules / nombre d'abonnés / trajets effectués / kilomètres parcourus)

► Liste des indicateurs de suivi du PDM (2/2)

Indicateurs	Sources et/ou organismes	Rythme de collecte	Objectifs de l'indicateur
Outil participatif	Grand Lac	1 an	A partir de l'outil, nombre de points durs recensés et nombres de points durs traités
Stationnement réglementé	Communes	1 an	Nombre de places règlementées selon les différentes zones
Occupation stationnement	Grand Lac	4/5 ans	Enquête d'occupation sur 3 000 places avec 3 passages (2 en journée et 1 la nuit) pour 2 000 € HT par enquête Enquête de rotation / respect sur 400 places règlementées et gratuites (14 passages sur une journée) pour 2 000 € HT par enquête
Taux de motorisation	INSEE	1 an	A l'échelle de Grand Lac et des communes pour observer l'évolution du taux de motorisation des ménages
Contrôle du stationnement réglementé	Communes	1 an	Nombre d'agents affectés au contrôle / Nombre de FPS et PV émis
Stationnement privé	INSEE	1 an	% de ménages à l'échelle de Grand Lac et de chaque commune disposant d'une solution stable de stationnement
Aires de livraisons	Grand Lac	2/3 ans	Enquête d'occupation / respect des aires de livraisons et questionnaire diffusé au sein des commerces présents sur 5 secteurs sur ½ journée (2 500 € HT)
Appli mobile Ondéa	Grand lac	2/3 ans	Enquête flash sur 200 à 300 personnes au sein de 4 à 5 secteurs de Grand Lac pour déterminer la connaissance de l'application, son rythme d'utilisation et la satisfaction des usagers (1 500 € HT par enquête)
Comptages routiers	Grand Lac	4/5 ans	Campagne de comptages routiers complémentaires de celles des gestionnaires de voirie (20 postes de comptages sur 7 jours avec vitesse et distinction des PL) 5 000 € HT
Comptages vélos	Grand Lac	2/3 ans	Campagne de comptages automatiques vélo sur les axes aménagés (voie verte / pistes cyclables) sur 20 axes – 5 000 € HT par campagne
Réseau cyclable	Communes // Département de la Savoie // Grand Lac	1 an	Kilomètres de voiries aménagés pour les cycles en fonction de leur typologie (zone de rencontre / zone 30 / vélorue / double sens cyclable / voie verte / route à accès restreint assimilée voie verte / piste cyclable)

Annexe n°1

Contribution de l'atelier citoyen de Grand Lac sur le futur PDM

► Introduction

Les élus de Grand Lac ont sollicité l'Atelier Citoyens dans le cadre de la construction du plan de mobilité (PDM). Ce document peut aborder toutes les questions de mobilités (voiture, covoiturage, transports en commun, mobilités douces, etc.) et il détermine la politique de mobilité de l'agglomération pour les dix ans à venir. Les élus de la collectivité souhaitent voter ce document durant le premier trimestre 2024.

Un groupe de travail mobilité composé de 28 citoyens volontaires et issus de l'ensemble du territoire, a ainsi été constitué. De juin à octobre 2023, ce groupe a participé à plusieurs réunions avec élus et techniciens afin de comprendre l'état actuel et les enjeux de mobilité sur l'agglomération. L'assemblée n'a donc pas pu donner un avis sur le PDM, toujours en cours d'élaboration, mais a produit un ensemble de recommandations et de préconisations basées :

- Sur des éléments d'information fournis par Grand Lac,
- Sur les expériences très diverses (parfois très pointues) des membres du groupe de travail sur la gestion de la mobilité sur un territoire.
- Un travail de recherche d'informations complémentaires de la part de certains membres
- Du vécu des membres sur le territoire, en tant qu'usagers.

De novembre 2023 à janvier 2024 le groupe s'est ensuite attaché à produire une synthèse et un avis commun de l'atelier citoyen sur le sujet des mobilités en se focalisant sur les principales priorités et ambitions. S'agissant du tout premier livrable de l'atelier citoyen (formé depuis avril 2023), l'enjeu était aussi de définir une méthode et un cadre de travail, tout en respectant la disponibilité et les opinions de chacun.

Ce présent document reflète donc le résultat de ces 6 mois d'échanges et l'avis de l'atelier citoyen de Grand-Lac sur le futur plan de mobilités. Il s'articule autour de 4 grands thèmes :

1. **Ambitions** – les 7 ambitions principales préconisées, pour lesquelles l'atelier citoyen attend que le PDM fournisse spécifiquement des réponses,
2. **Faire autrement** – les préconisations par mode de transport, et en termes d'innovation. Elles ne sont pas exhaustives mais l'atelier citoyen attend qu'elles soient toutes considérées par les élus
3. **Donner envie de faire autrement** – afin d'accompagner le changement
4. **Continuer** – pour assurer la mesure et l'exécution du rapport

De par sa nature collective certains éléments et sections peuvent être redondants, et parfois souligner des avis complémentaires ou contradictoires entre les membres de l'atelier.

L'ensemble du groupe de travail souhaite que ce document puisse nourrir les politiques publiques pour assurer un PDM ambitieux et répondant aux nombreux défis de mobilité de notre époque et du territoire, ainsi qu'aux besoins de la population tout en prenant en compte les caractéristiques socio-économiques du territoire.

► Remerciements

L'atelier citoyen remercie les équipes de Grand-Lac et tous les intervenants pour leur disponibilité et leur présentation de l'état des lieux et ambitions pour la mobilité sur le territoire.

En particulier, le vice-président mobilité, Florian MAITRE pour sa forte implication dans les échanges ainsi que pour la transparence et l'écoute dont il a fait preuve.

L'atelier citoyen remercie Matilde HABOUZIT, Corentin ALEXANDRE et Nicolas BESSON pour leur présence et support durant l'ensemble de la consultation.

Nous remercions tous les membres de l'atelier citoyen ayant participé au groupe de travail mobilité pour les nombreuses heures passées, et les riches échanges, toujours dans un esprit constructif et bienveillant.

Enfin, nous remercions l'ensemble des contributeurs pour la qualité et transparence des informations présentées sur le sujet de la mobilité, ainsi que l'ouverture au dialogue dont ils ont fait preuve tout au long de la consultation.

► Ambitions

Le chapitre Ambitions a pour vocation de faire ressortir les sujets prioritaires à traiter dans le PDM, pour lesquels les membres du groupe de travail ont émis un avis.

Les travaux de l'assemblée ont permis de faire émerger 7 principales ambitions. Celles-ci sont cohérentes et partagées par l'ensemble du groupe sur un grand nombre de sujets, cependant, certains sujets ont montré des approches différentes ne permettant pas un consensus. Le document s'attache à les relever, avec pour ambition d'aider les élus à identifier ces sujets sensibles. (Par exemple : donner une priorité à la réduction de la pollution plutôt qu'à la fluidité du trafic pour ordonnancer les chantiers, considérer le vélo comme un moyen doux à privilégier, alors que certains habitants vont être très gênés voir rétifs à son utilisation)

► Ambition #1 - Réduire l'usage de la voiture. Promouvoir mobilités douces & partagées

L'atelier citoyen remercie les équipes de Grand-Lac et tous les intervenants pour leur disponibilité et leur présentation de l'état des lieux et ambitions pour la mobilité sur le territoire.

Simplifier la multi-modalité pour la rendre attractive car fiable et efficace et simple à utiliser

Prévoir un chapitre dans le PDM sur les actions prévues pour inciter les habitants de Grand Lac à réduire leurs déplacements avec leurs véhicules personnels, et les inviter/ peut être contraindre ? à utiliser les moyens de transports prévus au PDM. (Créer un challenge par commune ?)

L'aspect des transports de marchandises et de circulation des camions a été évoqué plusieurs fois par le groupe de travail. La circulation des camions de livraison contribue à l'engorgement du trafic surtout en centre-ville d'Aix. Un chapitre devrait exister dans le PDM pour expliciter enjeu et solution proposé (Montage d'une plateforme Urbaine de Livraison ?).

Le comportement des habitants, en tant qu'usagers, est nettement perfectible. Il y a lieu d'ouvrir un chapitre spécifique visant à améliorer le comportement citoyen. « Développer le vivre ensemble sur la voie publique »

La réduction de l'usage de la voiture peut-être un argument touristique attractif. Le PDM pourrait partir du principe qu'il est bâti pour permettre aux estivants des séjours "Zéro voiture" du départ de leur domicile à leur retour (intégrant leurs déplacements sur le territoire). L'intérêt étant de permettre un développement touristique qui ne vienne pas pénaliser la fluidité du trafic en n'utilisant que les moyens de locomotion doux.

L'atelier citoyen souhaite souligner que la volonté souhaitée de réduire l'utilisation de la voiture n'est pas acquise et reste un sujet politiquement pas simple. On constate que l'essentiel des budgets communaux est consacré à l'amélioration et la fluidification de l'infrastructure routière existante et que c'est une constante culturelle depuis les années 70 dans le pays. Il serait probablement intéressant de créer une "lecture budgétaire globale" sur les montants consacrés à la voiture sur le territoire pour en visualiser la décroissance proposée.

► **Ambition #2 - Protection de l'environnement & cadre de vie.**

Simplifier la multi-modalité pour la rendre attractive car fiable et efficace et simple à utiliser

Il a été émis par l'assemblée le souhait de lier les actions du PDM à des objectifs de réduction de gaz à effets de serre et plus globalement un lien fort sur l'ensemble des impacts environnementaux : air/bruit/énergie/polluants/emprise au sol.

Il semble que les impacts positifs d'un plan de mobilité sur la qualité de l'air ne soient pas directement mesurables, car trop faibles. On peut imaginer cependant d'autres techniques, par exemple par un suivi du comptage de véhicules sur des périodes et à certains endroits.

L'assemblée invite cependant les élus à garder ce lien fort dans le PDM, car pour un nombre significatif d'usagers celui-ci est important, voir majeur. Le territoire comme tous les citoyens de Grand Lac devraient pouvoir faire le lien entre les efforts qui leur seront demandés pour utiliser les moyens prévus au PDM et l'objectif de neutralité carbone que le pays s'est engagé à tenir dans les accords de Paris (<https://unfccc.int/fr/a-propos-des-ndcs/l-accord-de-paris> .)

Le PDM ne doit pas seulement promouvoir l'utilisation de modes de transports doux, mais aussi les moyens de communication, voire d'incitation, pour que la population les utilise le plus possible. Le PDM ne doit pas uniquement décrire les moyens techniques et les investissements associés, mais aussi les actions qui permettront de garantir qu'ils seront utilisés à la hauteur de ce qui est attendu voir nécessaire (amélioration de la fluidité et contribution à la réduction des gaz et éléments polluants)

Le PDM ne doit pas « se limiter » à décrire des actions d'amélioration des systèmes de transport sur le territoire, mais aussi décrire ce qui sera engagé pour réduire l'utilisation de la voiture, et même mieux, réduire les besoins en déplacement des usagers.

► **Ambition #3 - Un PDM pour tous les usagers.**

Le PDM doit apporter des réponses précises aux usagers de Grand Lac pour accéder à leur lieu de travail, de zone d'étude, de zone de loisirs et aux zones commerciales.

Il doit apporter des réponses adaptées à toutes les catégories de personnes présentes sur le territoire : travailleurs, retraités, handicapés, collégiens, étudiants, touristes, quel que soit leur environnement de résidence : ville ou campagne.

Le PDM devra aussi proposer une politique tarifaire autorisant un accès raisonnable à l'ensemble des usagers. Le sujet de la gratuité des transports en commun sur l'agglomération a été évoquée au sein du groupe de travail, et n'a pas fait l'objet d'un consensus. Les "pour" argumentant sur les expérimentations intéressantes en France (Dunkerque, Montpellier), les "contre" sur une fausse bonne idée (C'est une "fausse gratuité" car payée par le contribuable, donc les usagers, qui semble indolore, alors que ce n'est pas le cas).

► **Ambition #4 - Intégration aux autres territoires. Sources de financement hors Grand Lac.**

Il a été émis par l'assemblée le souhait de lier les actions du PDM à des objectifs de réduction de gaz à effets de serre et plus globalement un lien fort sur l'assemblée note que le PDM, pour être efficace, doit être totalement coordonné avec les territoires connexes, en particulier Grand Annecy et Grand Chambéry.

Exemple : quel serait l'intérêt de prévoir des aménagements gare SNCF sur le territoire, si les gares de Chambéry et Annecy ne réalisent pas les aménagements équivalents au même moment ? Quel intérêt si le capacitif de transport SNCF-TER régional n'est pas présent au moment attendu ? Une instance de gouvernance commune, sous l'égide de Grand Lac, semble hautement souhaitable. Celle-ci pourrait prendre une forme juridique souple et quasi gratuite (type : Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) ou Groupement d'Intérêt Economique (GIE) et regroupant les acteurs institutionnels (mairies, agglomération, département, région, opérateurs, associations...)

Le groupe de travail a pris connaissance des différentes responsabilités que le législateur a attribuées aux différentes structures administratives (Région, Département, Intercommunalité, Mairie). Ce découpage rend délicat la rédaction et la mise en œuvre d'un plan d'action sur la mobilité.

Exemple : La gestion des parking véhicules et les moyens policiers associés sont de la responsabilité unique de la mairie, les moyens de transport rail de la région, la plupart des routes au département.

Le groupe de travail invite à ce que la rédaction du plan d'action identifie le plus clairement possible les responsabilités de chacun des acteurs, que les élus Grand Lac les impliquent au mieux, pour que le plan d'action, piloté et suivi au niveau de l'intercommunalité Grand Lac, ait une vraie crédibilité de mise en œuvre.

Les citoyens doivent pouvoir mesurer où va leur argent, en tant que contribuables/électeurs de Grand Lac, et mesurer la robustesse (capacité à être tenu) du PDM compte tenu des sources de financement.

Il est apparu au cours des discussions que certaines zones du territoire pouvaient être en retard de développement ou d'équipements. Par exemple, Il nous a semblé qu'il aurait été plus judicieux de donner priorité à l'aménagement de trottoirs en zone Chautagne (les enfants ne peuvent pas circuler à pied en sécurité centre village), plutôt que d'aménager des parkings autour du lac dont les enjeux sont touristiques et de bien-être (ont été cités : les parkings de Chindrieux, le parking bétonné de Conjux, celui en cours d'aménagement au Bourget du Lac.

► Ambition #5 - Qualification et exécution du PDM.

Le groupe de travail a exprimé l'idée que ce PDM aille « au-delà des échéances électorales ». Les engagements pris iront bien au-delà de l'horizon du mandat et les logiques de priorité des actions qui seront réalisées ou engagées sous la mandature actuelle, devront être poursuivies sous peine de voir apparaître des incohérences, qui ne seraient comprises ni par le groupe de travail, ni par les usagers de Grand Lac. Le risque étant aussi financier, avec à minima, une utilisation des deniers publiques pas optimum, au pire des investissements totalement inutiles Il a été rappelé qu'un premier plan avait été préparé en 2019, mais pas voté et acté lié à un changement d'équipe d'élus.

Il semble nécessaire de porter une attention particulière à la communication. Le PDM devra préciser les 5/7 idées fortes (maximum) qui conduisent le plan d'action.

Par exemple : Permettre à 90% des habitants de Grand Lac d'avoir un accès au réseau rail, support de liaisons cadencées à moins de 15 minutes de son lieu de résidence (objectif s'étendant aux communes en altitude), ou supprimer tout « déplacement en voiture non nécessaire » autour des rives du lac ... Cette préconisation ayant 2 intérêts : faciliter les choix opérationnels sur les actions à déployer, permettre une communication efficace du PDM.

Grand Lac possède un suivi pointu de l'usage de bus Ondéa et Mobéa. Le groupe de travail invite les instances de Grand Lac à publier un tableau de bord régulier du suivi de l'usage de ce transport en commun, pour que la population puisse "suivre" les progrès qu'elle fait en matière d'usage de transport en commun.

Le « PDM devra être courageux » Il a été noté que :

- Les mesures efficaces peuvent être impopulaires dans un premier temps mais souvent approuvées plus tard (Exemples : zones 30 de centre bourg / centre-ville, boulevards urbains apaisés, végétalisation, péages urbains d'hypercentre)
- Les mesures populaires ont une efficacité" discutée (transport public gratuit, co-voiturage ...)

Il a été partagé au sein du groupe de travail que les extensions de parking voitures en cours au Bourget du Lac, et réalisée au grand port à Aix allaient à l'encontre de ce que le PDM devra préconiser. Il a semblé évident au groupe de travail, que le PDM devra chercher à limiter l'usage de la voiture autour des lieux emblématiques du territoire, dont bien évidemment les abords du lac font partie.

Le PDM devra être S M A R T (Spécifique, Mesurable, Acceptable (et Ambitieux), Réaliste, Temporellement défini). Cf chapitre "continuer".

Si des pistes innovantes ou non chiffrées sont évoquées dans le PDM, le groupe de travail suggère qu'elles ne soient pas intégrées au plan d'action à proprement parler, mais intégrées à un plan de développement des mobilités, compte tenu qu'il faudra des études complémentaires pour en chiffrer la faisabilité réelle. (Sur le plan de 2019, ces pistes avaient été intégrées au plan de mobilité)

► Ambition #6 - La sécurité dans le PDM.

Le PDM devrait à partir des zones reconnues accidentogènes décrire les actions correctives. Le présent rapport propose un exemple de cartographie des points noirs en Annexe. Ce type d'outil et de contribution citoyenne gagnerait à être généralisé, en partenariat avec les citoyens et associations du territoire, afin d'apporter un avis sur la base de l'expérience d'utilisateur.

Pour permettre le développement des mobilités douces, et en lien avec les ambitions précédentes, la sécurité de tous les usagers, et en particulier les plus fragiles, est une nécessité.

Nous recommandons donc avant tout de pacifier et sécuriser la voirie pour les modes de transports les plus vertueux pour le territoire, et ce en particulier aux abords des secteurs clés : établissements scolaires, établissements de santé, équipements de loisir, points touristiques...

L'éclairage de la voie publique nous est apparu comme un sujet délicat devant faire l'objet de compromis judicieux. La protection de l'environnement nous emmène vers un éclairage de plus en plus faible des zones urbaines, l'utilisation des moyens de locomotion doux (marche, vélo) génère un besoin d'éclairage pour la sécurité des usagers. Ces deux besoins étant contradictoires, nous suggérons de faire preuve de bon sens, pour déployer des solutions de compromis.

Exemple : éclairage qui se déclenche au passage d'un usager, éclairage seulement des carrefours dangereux, etc...

► Ambition #7 - Un PDM pour le long terme.

La mobilité doit être partie intégrante d'une planification à long terme permettant de répondre aux besoins d'aujourd'hui et à ceux des générations futures.

Le PDM se doit donc d'intégrer les besoins et risques, ainsi que fournir un exercice prospectif sur ce que doivent être les moyens nécessaires pour une mobilité maîtrisée et répondant aux ambitions précitées à échéances 2030 et 2050.

Le PDM doit notamment s'appuyer sur les ressources documentaires disponibles sur l'adaptation de la mobilité au changement climatique (exemples [Mobilité | adaptation-changement-climatique.gouv.fr](https://www.adaptation-changement-climatique.gouv.fr), [Adapter la mobilité d'un territoire au changement climatique | Cerema](#), [Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone - The Shift Project](#)) mais aussi sur les autres leviers d'adaptation du territoire (plan d'urbanisme...).

FAIRE AUTREMENT

Cette section décrit de manière plus spécifique les ambitions du chapitre 1 par typologie de transport, mais aussi en termes d'innovation. Elle reflète aussi la pluralité des opinions de l'atelier citoyen sur les mesures et méthodes à mettre en œuvre pour atteindre les ambitions souhaitées.

► Par type de transports

Nous détaillons ici les mesures préconisées par type de transport. Il reste crucial, en parallèle de penser plus largement la cohabitation entre tous types de transport afin de permettre à tous les usagers de se déplacer en sécurité.

Mobilités douces & actives – Vélo, marche...

Piliers de la mobilité durable, le PDM doit s'assurer que les mobilités actives (marche, vélo, trottinette, roller...) deviennent un réflexe pour les déplacements de courte distance. Nous recommandons une politique ambitieuse, et des investissements significatifs dans le développement des mobilités douces et actives.

A noter qu'un confort accru pour les mobilités douces peut signifier un moindre confort (plus grand partage de la voirie, moins de parking...), pour les automobilistes, et qu'il est donc nécessaire d'accompagner ce changement d'approche en termes d'investissements et de comportement.

Vélo

Notre territoire à taille humaine se prête à une forte pratique cyclable, en particulier autour des grands pôles d'activités. Le vélo à assistance électrique (VAE) permet d'augmenter les distances parcourues, et lisser le dénivelé. La pratique cycliste de loisir est bien établie, mais Grand Lac gagnerait à développer l'usage du vélo comme moyen de transport du quotidien.

Nous recommandons donc d'assurer une meilleure cohérence du réseau cyclable, à travers la mise en place de projets d'ambition pour couvrir l'intégralité du territoire et dimensionner la voirie cyclable pour les futurs usages :

- Cohérence du réseau avec des jonctions fluides et sécurisées entre sections cyclables
- Mise en place d'un jalonnement clair des itinéraires intercommunaux.
- Plus de pistes cyclables en voie propre sur les axes à fort trafic motorisé (ex : RD991)
- Sécuriser le cheminement cycliste le long des falaises de la Chambotte, en bord de lac avec l'évaluation de la mise en place d'une voie cyclable séparée et sécurisée entre Aix les bains et Ruffieux.
- Des infrastructures cyclables dimensionnées aux futurs usages (ex : voie cyclable des berges du lac ne suffit déjà plus à absorber les flux cyclistes et piétons les jours de beaux temps)

Une infrastructure est aussi nécessaire pour supporter le système vélo et inciter à son utilisation :

- Stationnement vélo adaptés aux usages, y compris pour les vélos cargo
- Stations de gonflage/réparation réparties sur le réseau et régulièrement entretenues
- Extension du dispositif de location de VAE, avec tarifs avantageux, et points de locations supplémentaires.
- Subvention ou incitation à la location ou achat de vélos musculaires ou électriques, en particulier pour des usages de mobilité urbaine.

Il est apparu aussi clairement que la perception de l'usage du vélo, comme moyen de locomotion propre était très variable. Certains considèrent le vélo comme moyen principal à systématiquement privilégier, d'autres comme utilisable, à partir du moment où les conditions d'usage s'y prêtent (météo, type de parcours, envie personnelle). Cette perception génère des choix différents dans les actions à conduire dans le cadre du PDM. Le PDM s'adressant à l'ensemble de la population, avec un usage du vélo très mis en avant, cette différence devra être prise en compte dans le PDM.

Marche

Développer la marche sur l'ensemble du territoire est un bon moyen pour assurer un maillage plus fin des transports, mais surtout pour développer un meilleur vivre ensemble avec plus d'espaces de convivialité, une plus grande autonomie pour nos enfants, et une meilleure accessibilité pour tous. La marche, et le vélo, favorisent par ailleurs le développement des commerces et la vie en centre-ville. Nous recommandons de :

- Définir et sécuriser des cheminements piétons structurants et sécurisés, à l'écart de la voirie (calme) mais aussi plus directs
- Rendre la marche plus accessible : trottoirs larges, traversées de routes sécurisées (ne pas hésiter à supprimer des places de stationnement pour améliorer la visibilité), signalétique piéton
- Rendre la marche plus agréable : moins de bitume, plus d'espaces verts, création d'espaces conviviaux (lieux de repos et de rencontre) qui encouragent les gens à marcher ou à faire du vélo en toute sécurité (bancs, zones de repos, aires de jeux, aménagements paysagers ...)
- Œuvrer pour la mobilité scolaire auprès des communes et des parents d'élèves, en partenariat avec l'Agence Eco-mobilité, en visant en priorité les familles d'enfants de + de 6 ans, et les trajets dans le rayon de 1-3km autour des écoles élémentaires (ex : pédibus, formation, sécurité voirie...). En parallèle de l'encouragement à la marche, améliorer les aménagements de sécurités nécessaires autour des écoles

Train

Le territoire bénéficie d'une solide colonne vertébrale ferroviaire avec 6 gares, toutes connectées à Aix les bains, mais certaines sont très peu utilisées. Il est nécessaire de s'appuyer sur celles-ci, notamment pour développer une mobilité décarbonée sur l'ensemble du territoire.

Pour ce faire, nous recommandons :

- Intégrer et s'appuyer sur le réseau ferroviaire pour la mobilité du territoire : desserte transports en communs, accès mobilité douces (trottoirs, pistes cyclables) aux gares
- Permettre et faciliter le transport des vélos dans les trains et les autocar TER. Cette suggestion faite au cours des discussions doit être cependant tempérée par le fait qu'il existe des limites physiques sur le nombre de vélos transportables dans un wagon ou un bus. Les Pays Bas se sont tournés vers des parkings conséquents dans les gares, sans vélo dans les transports en commun.
- Faire coïncider les bus aux horaires des principaux trains, jusqu'au dernier train et en rapport avec les besoins de la population. Ex : Pas de bus le dimanche en soirée au retour de week-end.
- Développer l'usage du train au niveau régional et national, notamment en soutenant les projets de doublement des lignes de trains voyageurs (lignes RER urbain Montmélian-Chambéry-Aix, ligne TER St André le Gaz-Chambéry-Aix-Annecy et lignes Grenoble et Lyon depuis Chautagne et Aix), et la réouverture des petites gares intermédiaires
- La gare principale d'Aix les Bains mérite une reconfiguration de ses espaces en accueillant des activités multiples et en en faisant une porte d'entrée multimodale et multiservices mieux agencée (cf l'ouvrage CityBooster : les gares à l'aube d'une révolution de 2017)

Transport de marchandises

Avec des volumes croissants de livraison, l'atelier citoyen préconise de renforcer la réflexion sur le sujet du transport et livraisons de colis et marchandises, par exemple à travers la mise en place d'une plateforme de distribution urbaine des marchandises pour commerces et particuliers, la définition d'aires de livraison, ou encore la définition d'un schéma d'itinéraires poids lourds

- La gare principale d'Aix les Bains mérite une reconfiguration de ses espaces en accueillant des activités multiples et en en faisant une porte d'entrée multimodale et multiservices mieux agencée (cf l'ouvrage CityBooster : les gares à l'aube d'une révolution de 2017)

Voiture

Au vu de la croissance substantielle du trafic, de la multi-motorisation des ménages et de la forte dépendance à l'automobile du territoire, la réduction de la place de la voiture, en particulier en ville, doit être l'une des priorités de ce PDM.

Il s'agit aussi d'un enjeu démographique et de bien vivre sur le territoire afin de diminuer pollution, exposition au bruit, et sécurité des autres modes de transports. L'atelier pense qu'il n'y aura pas d'innovation durable sans contraintes sur l'usage de la voiture, et réel changement culturel, doublé d'investissements dans les mobilités alternatives.

Pour ce faire nous recommandons :

1. De limiter le trafic de transit dans les zones urbaines vouées aux modes alternatifs, en particulier le centre-ville d'Aix-Les-Bains. Celles-ci devant être des lieux de destination et non de passage.
2. De favoriser un changement culturel sur la place de la voiture afin de développer l'acceptation et l'utilisation des alternatives à l'autosolisme
3. De développer des pôles multimodaux, en particulier aux abords des infrastructures touristiques (ex : plages, Revard), et de transport (ex : gares).
4. D'intégrer une réflexion plus vaste sur l'autoroute A41, un axe structurant pour le territoire duquel dépend une proportion conséquente du trafic automobile. Afin de favoriser son usage et limiter le report de trafic sur les villes environnantes. Par exemple : gratuité de la section d'autoroute entre sorties 13 et 14 ou sur zone Chambéry-Aix, mais aussi réduction de la vitesse pour limiter le bruit ambiant et la pollution dans une zone fortement urbanisée.
5. Mieux orienter les automobilistes dans leur recherche de stationnement et contrôler le stationnement.

Transports en communs

Nous pensons qu'il est nécessaire de poursuivre les investissements dans les transports en communs et dans les mécanismes incitant à leur utilisation (voie réservée, éducation, tarifs incitatifs...). Ceux-ci permettent un report modal de la voiture, mais aussi l'accès à la mobilité aux populations non motorisées. La mise en œuvre de transports adaptés et de transports en commun à la demande permet d'assurer un maillage efficace du territoire et des secteurs les moins denses. Il est important de continuer à développer celle-ci afin d'assurer des transports jusqu'au dernier kilomètre.

Il est nécessaire d'intégrer au mieux l'offre de transports en commun aux points d'intérêts, événements, multimodalité, et de faire connaître celle-ci auprès des populations de Grand-Lac.

Nous préconisons aussi de défragmenter les offres de transport et de mobilité (tarification simplifiée, billettique sur téléphone, coordination / complémentarité des offres...)

L'intégration aux réseaux de transport en commun voisins (Grand Chambéry...) est un enjeu pour permettre une mobilité fluide au-delà du territoire. Il est ainsi nécessaire d'inclure les autres autorités organisatrices dans la réflexion sur ce PDM et de recueillir leurs observations sur les zones d'interface mais aussi sur la question des tarifs ou la délivrance des titres de transports.

Covoiturage et autostop

Nous reconnaissons les efforts et les investissements réalisés et en cours de réalisation pour développer le covoiturage et l'autostop, notamment le partenariat BlaBlaCar Daily, et la mise en place de bornes de covoiturage spontané (autostop)

La question de la mise en place de véhicules en autopartage a été évoquée à plusieurs reprises.

Mais il est nécessaire de rendre ces dispositifs plus visibles et accessibles, en particulier les bornes de covoiturations placées sur des zones difficiles. La borne de covoiturage du parking de Crolles, au Revard, est pour l'instant placée en bord de route, sur une zone non déneigée ni éclairée. Les randonneurs ou skieurs covoiturant pour monter à Crolles gagneraient aussi à avoir des casiers fonctionnels à disposition.

Innovier !

Les multiples enjeux des 10 années à venir autour de la mobilité sur l'agglomération Grand Lac doivent faire preuve d'innovations. Le Conseil Régional réuni en Assemblée plénière le 15 décembre 2023 a précisé les enjeux à prendre en considération : le prix de l'énergie, le pouvoir d'achat, l'accès aux zones d'emploi, d'études, de loisirs, le changement climatique, les modèles économiques existants.

L'atelier invite aussi les élus peut-être à repenser la politique urbaine. Plutôt que de mettre les services et les commerces à l'extérieur, de les réintroduire en centre-ville ou dans des quartiers afin de limiter les déplacements.

Les principaux champs d'innovations potentielles sont les suivants :

1. Des modes de transports innovants
2. Des services multimodaux simplifiés et performants pour les utilisateurs
3. Des tarifications innovantes et multimodales
4. Une coordination entre acteurs de la mobilité au-delà des prérogatives actuelles
5. Une évaluation des choix des AOM-L (autorité organisatrice de mobilité locale) avec les comités de concertation, cohérente avec les orientations de la loi LOM (loi organisatrice des mobilités)

Modes de transport

De nouveaux modes de transport sont à prospecter pour l'agglomération afin de répondre aux enjeux géographique et démographiques propres à Grand Lac !

- Pour le ferroviaire, trains à hydrogène pour les lignes non électrifiées, mini-bus électrique (moins de 10 places) pour des dessertes cadencées sur les aires urbaines, développement du tram-train léger (type Lemans Express ou Ouest Lyonnais) , trains hyperlégers (Texelis pour le cadencement Rumilly – Montmélian par exemple)
- Pour les autocars, amélioration du confort, WIFI, accessibilité PMR, emport de vélos, énergie utilisée (gaz, électricité, hydrogène ...)
- Les stations de montagne (Revard) d'une part ou les zones d'activité (Technolac- Le Bourget) d'autre part, peuvent être éligibles à une desserte par câble permettant de franchir les obstacles naturels à l'horizon 2035. Cette proposition doit toutefois faire l'objet d'une étude concernant la pertinence du coût par rapport au gain de temps que pourrait apporter cette installation.

De nouveaux types de services sont éligibles à ces modes nouveaux modes (dessertes touristiques des plages du lac, desserte cadencée entre centre-ville d'Aix et les ports, desserte des zones d'activité (Technolac, Hexapole, Les Landiers). Quelques pistes à envisager :

- En été, desserte par bateau électrique des plages du Bourget à Conjux
- Tram- train au quart-d'heure du Viviers à Conjux (Chindrieux minimum)
- Desserte du Revard : la renaissance du téléphérique abandonné au profit de la voiture en 1965 ne peut demeurer un sujet tabou au regard des enjeux du plateau du Revard liés au changement climatique et à la consommation énergétique.

Services multimodaux simplifiés

Il est essentiel de simplifier l'emprunt des modes collectifs pour l'utilisateur, au prix éventuel de la complexité augmentée pour le back office et la coordination entre autorités organisatrices de la mobilité (AOM-L)

La tarification multimodale et l'usage de supports nouveaux (smartphone, cartes à puce, internet, automates) s'impose conformément aux initiatives déjà prises régionalement (OURA, ticket M à venir). À terme, l'usage des différents modes de transports sera automatiquement enregistré et mémorisé sur un compte mobilité individuel (dématérialisation totale des billets pour abonnés)

L'information des voyageurs en temps réel s'impose sur différents supports (téléphones, afficheurs de gare et stations de bus, bornes urbaines) et l'information partagée s'impose aux différents opérateurs de transport. Il y a donc simplification de l'usage pour les voyageurs mais complexité numérique croissante à organiser entre opérateurs et AOM.

Périmètres de responsabilité

Les transporteurs géreront la mise à disposition et la circulation des modes mais les services (back office, après-vente, distribution, services numériques, information en temps réel, espaces d'attente, services à la personne, vidéo surveillance). La coopération entre modes nécessitera un mode de coordination nouveau (groupement d'intérêt économique GIE/GEIE, société coopérative d'intérêt collective SCIC...) sans créer de charges nouvelles. Les modèles économiques actuels (délégation de services publics essentiellement) seront nécessairement évolutifs.

La stratégie de mobilité durable devra être dotée d'une grille d'évaluation des progrès réalisés, si possible quantifiée pour s'assurer de la pertinence des investissements et innovations réalisés d'ici 2030 / 2035. Ces indicateurs seront à la disposition des Comités de mobilité prévus par la Région (ex COMOB)

À partir du vécu de certains membres de l'atelier sur cette situation, la préconisation est que les élus se saisissent des opportunités offertes par la région et se positionne comme agglomération candidate à déployer/tester les solutions retenues.

Des membres de l'atelier sont tout à fait disponibles auprès des élus de Grand Lac, pour contribuer à définir les sujets sur lesquels candidater, ainsi qu'à les argumenter.

Donner envie de faire autrement

Les différentes propositions précédentes concernant la possibilité de « faire autrement » et d'avoir des idées innovantes pour la mobilité ne peuvent être concluantes que si les usagers ont l'envie de « faire autrement ». Différents axes ressortent des réflexions de l'atelier citoyen :

Sensibiliser et éduquer

Il semble nécessaire de sensibiliser et éduquer les usagers afin d'ouvrir à la réflexion :

- L'atelier a découvert, avec un grand intérêt, les missions et le travail réalisé par l'Agence "Eco-mobilité". Nous invitons les élus à renforcer ses moyens, et son rôle, car elle est un élément essentiel dans le déploiement et l'acceptation de mobilités douces par les habitants.
- Mener des campagnes de sensibilisation à l'échelle du territoire sur la mobilité décarbonée et/ou partagée. En particulier tout au long du parcours scolaire des jeunes afin de développer une réelle culture de la mobilité durable.
- Organiser des sessions éducatives (école, entreprises, réunions publiques) :
 - Sécurité routière, règles de priorité des piétons et des cyclistes
 - Utilisation responsable des moyens de transport
 - Journées de sensibilisation
- Améliorer la signalétique et panneaux aux entrées des communes pour inciter à l'usage et au respect des mobilités douces.
- Réalisation de guide mobilité à destination des usagers : habitants, travailleurs, touristes...

Inciter

La compensation financière sur le co-voiturage porte ses fruits, aussi l'incitation financière semble être une piste à privilégier :

Mettre en place des incitations fortes aux transports en commun pour les jeunes

- Exemple : Pass transport, gratuité, aide financière... afin de leur faire prendre l'habitude de se déplacer en transports en commun.

- Développer une ligne de bus/navette à faible coût (et/ou associée à un parking gratuit), vers les différents points de baignade du lac.
- Inclure les acteurs économiques et employeurs dans la réflexion, en s'appuyant notamment sur les études existantes sur les flux pendulaires dans les zones d'activités économiques.
- Stationnement payant aux abords du lac en période touristique, tout en proposant un ticket résident pour les riverains.
- Proposer un forfait mobilité intermodale d'une à trois semaines pour les touristes et curistes.
- Continuer et développer l'incitation au covoiturage via BlaBlaCar Daily ou autre plateforme
- Subvention des mobilités douces, notamment à travers la mise en place de forfaits, ou aide à l'achat d'équipement (ex VAE) en particulier pour des usages de mobilité urbaine/quotidienne.

L'élargissement du service existant, notamment sur les horaires permettrait également de proposer une alternative à l'usage de la voiture :

Inciter des plages horaires plus larges pour les trajets pendulaires :

- Moduler les aides aux entreprises en fonction des horaires d'accès, faciliter les horaires décalés
- Surfer sur l'étude de Chambéry Grand Lac Economie sur les zones d'activités économiques pour éclairer les flux pendulaires, mobiliser les acteurs économiques sur le sujet

Prévoir des bus qui permettent de transporter divers équipements tels que planches de kite, matériel de plages, vélo entre autres... avec des cadencements plus souples.

Informer

L'information et la communication sont capitales pour faire découvrir les différentes possibilités de transport.

- Présentation de toutes les mobilités alternatives à disposition à ce jour sur Grand Lac et en connexion avec Chambéry et Annecy.
- S'appuyer et développer la mission de l'agence "Eco-mobilité", par exemple sous forme d'organisation de challenge mobilité durable, et de points relais à travers le territoire
- Créer un document simple et accrocheur pour une large diffusion (magazine Grand Lac, à dispo dans Mairies, à diffuser lors des réunions de quartier...)
- Moderniser les outils d'information et de communication
 - Portail et/ou application dédiés à la mobilité
 - État transports en commun en temps réel
 - Billettique sur smartphone, ...

Continuer

L'Atelier Citoyen reconnaît les efforts et les investissements faits par Grand Lac jusqu'à maintenant pour améliorer la mobilité sur le territoire.

Dans la continuité des recommandations et priorisations faites dans ce document, notre volonté est d'amplifier et pérenniser les actions à venir. Pour ce faire il est important selon nous d'avoir un cadre de mesure et de suivi de ces politiques et qu'elles s'inscrivent dans une vision de long-terme (sup. à 10 ans) en s'assurant de leur compatibilité avec les autres politiques structurantes.

Outil de mesure et suivi

Afin de maintenir un niveau élevé d'ambitions pour notre territoire, nous préconisons la mise en place d'un comité de pilotage ayant les outils adéquats de mesure et suivi des actions prévues et mises en place.

L'objectif est d'abord de créer une grille d'analyse (par ex. Critères de la loi LOM) de la pertinence des actions futures pour s'assurer qu'elles sont toujours en adéquation avec les objectifs prioritaires du PDM et aussi avec les besoins des usagers et la réalité du terrain.

Nous suggérons d'intensifier et répéter des visites sur le terrain pour garder à jour les enjeux réels des usagers (ex. Carte des points noirs), en associant par exemple les initiatives citoyennes et les associations locales.

Ensuite d'être capable de mesurer l'efficacité des politiques et des actions dans le temps en mettant en place des indicateurs de suivi ou des retours d'expérience permettant de vérifier l'atteinte des objectifs prioritaires et de réajuster la stratégie si nécessaire, s'il s'avère que la trajectoire s'éloigne de la trajectoire de référence.

Enfin il est important de savoir adapter les actions mises en place et faire preuve d'agilité pour s'adapter aux évolutions territoriales, démographiques ou à l'innovation technologique et saisir de nouvelles opportunités.

Nous souhaitons que Grand Lac ait des objectifs quantifiables et mesurables avec des modalités pour évaluer leur efficacité dans le temps

Annexe n°2

Synthèse sur les échéances et les coûts du PDM

	Temporalité			Acteurs concernés				Estimation financière	Remarques
	CT	MT	LT	Grand Lac	Communes	Département de la Savoie	Autres		
SOCLE : Évolution du réseau viaire				X	X	X	X	€	Coût hors PDM
1.1 – Hiérarchisation future du réseau viaire				X	X	X		€	Réalisation interne
1.2 – Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses					X	X		€ € €	En fonction des plans de circulation développés par les communes
1.3 – Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30					X			€ € € €	Coût plus ou moins élevé selon les aménagements réalisés par les communes
1.4 – Aller vers un développement de la Rue aux écoles					X			€ € € €	Coût pouvant être mutualisé avec les actions 1.2 et 1.3
1.5 – Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus				X		X	X Ondéa	€ € € € €	Coût très variable selon le type d'aménagements à réaliser
1.6 – Achever le maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac				X	X	X	X AuRA	€ € € € €	Coût défini par le schéma directeur cyclable de Grand Lac de 20 M € minimum
1.7 – Œuvrer pour un territoire marchable				X	X			€ € € €	Coût pouvant être lié aux actions 1.3 et 1.8
CT : dans les 3 ans	€	coût anecdotique			€ € € €	de 1 000 à 5 000 K€			
MT : de 3 à 7 ans	€ €	250 K€ ou moins			€ € € € €	plus de 5 000 K€			
LT : 7 ans et plus	€ € €	de 250 à 1 000 K€							

	Temporalité			Acteurs concernés			Estimation financière	Remarques	
	CT	MT	LT	Grand Lac	Communes	Département de la Savoie			Autres
1.8 – Favoriser l’accessibilité de tous				X	X			€ € € € €	Coût important à prévoir de manière récurrente chaque année.
1.9 – Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d’autres usages					X			€	Suppression de places de stationnement pour d’autres usages chiffrés dans les autres actions
SOCLE : Création d’un Service Express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de Métropole Savoie				X		X	X	€ € € € €	Plusieurs dizaines de millions d’€, dépassant probablement les 100 millions d’€ pour toutes les phases et à l’échelle de Métropole Savoie
2.1 – Développer l’offre bus				X				€ € € €	Renforcement de l’offre à échelonner selon la montée en puissance du réseau (mobilisation du budget de fonctionnement)
2.2 – Favoriser la mise en place de réels pôles d’échanges multimodaux				X	X			€	Coût inclus dans les actions de maillage cyclable, évolution des politiques de stationnement, développement du stationnement vélo

CT : dans les 3 ans
MT : de 3 à 7 ans
LT : 7 ans et plus

€ coût anecdotique
 € € 250 K€ ou moins
 € € € de 250 à 1 000 K€
 € € € € de 1 000 à 5 000 K€
 € € € € € plus de 5 000 K€

	Temporalité			Acteurs concernés				Estimation financière	Remarques
	CT	MT	LT	Grand Lac	Communes	Département de la Savoie	Autres		
2.3 – Lutter contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage				X		X	X	€ € € €	Gratification du covoiturage en cours par Grand Lac, lignes de covoiturage spontané et création de parkings de covoiturage
2.4 – Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux				X	X			€ € €	Réalisation interne
2.5 – Développer l'offre de service pour les vélos et la micromobilité				X	X			€ € € €	Coût essentiellement porté par le nouveau bâtiment Vélodéa
2.6 – Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules des particuliers / Poids Lourds et Bus					X		X SDES 73	€ € € €	Coût de mise en place des bornes IRVE
2.7 – Développer l'offre d'autopartage					X			€ €	Coût faible en s'appuyant sur des opérateurs spécialisés
2.8 – Déployer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs				X				€ €	Coût de développement et déploiement de l'outil participatif

€ coût anecdotique
€ € 250 K€ ou moins
€ € € de 250 à 1 000 K€
€ € € € de 1 000 à 5 000 K€
€ € € € € plus de 5 000 K€

	Temporalité			Acteurs concernés				Estimation financière	Remarques
	CT	MT	LT	Grand Lac	Communes	Département de la Savoie	Autres		
SOCLE : Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie				X		X	X	€	Création en cours
3.1 – Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle				X	X			€ € €	Coût pouvant être « autosuffisant » avec les éventuelles recettes de stationnement
3.2 – Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle				X	X			€ € €	Coût pouvant être plus limité en fonction du choix de l'opérateur de consignes
3.3 – Mieux lier urbanisme et mobilité				X	X			€	Mise en place de modifications au sein des PLUi
3.4 – Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle				X	X			€ € € €	Coût acté de 1,2 M€ sur 2023 / 2026 avec la SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc
3.5 – Faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac				X				€ €	Coût pour l'interopérabilité avec les autres AOM
3.6 – Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche				X				€ €	Coût pour les enquêtes de suivi du PDM
CT : dans les 3 ans	€	coût anecdotique			€ € € €	de 1 000 à 5 000 K€			
MT : de 3 à 7 ans	€ €	250 K€ ou moins			€ € € € €	plus de 5 000 K€			
LT : 7 ans et plus	€ € €	de 250 à 1 000 K€							

Lexique

TABLES DES SIGLES :

Ad'AP : Agenda d'Accessibilité Programmé
ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités
AREA : Autoroute Rhône Alpes
BAAC : Base de données des Accidents Corporels de la circulation
Grand Lac : Communauté d'Agglomération de Grand Lac
CC : Communauté de Communes
CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie
CD 73 : Conseil Départemental de Savoie
CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, de l'Urbanisme et des constructions publiques
CPER : Contrat de Plan Etat Région
DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer
DOO : Document d'Orientations et d'Objectifs
DRE : Direction Régionale de l'Equipement
DSP : Délégation de Service Public
DTA : Directive Territoriale d'Aménagement
EDGT : Enquête Déplacements Grands Territoires de Métropole Savoie et de l'Avant Pays Savoyard
EPCI : Etablissements Publics de Coopération Intercommunale
ERP : Etablissement Recevant du Public
EV17 : Eurovélo 17
FEDER : Fonds Européen de Développement Régional
FNADT : Fonds National d'Aménagement et de Développement du Territoire
GES : Gaz à Effet de Serre
HPS : Heure de Pointe du Soir
INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
ITA : Impossibilité Technique Avéré
JOB : Jour Ouvrable de Base
LGV : Ligne à Grande Vitesse
LOM : Loi d'Orientations des Mobilités
NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République
P+R : Parc-Relais
PAC : Porter A Connaissance
PAE : Parc d'activités Economiques
PCAET : Plan Climat Air Energie Territoriale

PDA : Plan de Déplacements d'Administration
PDASR : Plan Départemental d'Action et de Sécurité Routière
PDE : Plan de Déplacements Entreprise
PDES : Plan de Déplacements d'Etablissement Scolaire
PDIE : Plan de Déplacements Inter-Entreprises
PDM : Plan de Mobilité
PEM : Pôle d'Echanges Multimodal
PL : Poids-Lourd
PLH : Plan Local de l'Habitat
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PMR : Personnes à Mobilité Réduite
PRQA : Plan Régional de la Qualité de l'Air
PTU : Périmètre de Transports Urbains
RFF : Réseau Ferré de France
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
SDA : Schéma Directeur d'Accessibilité
SN3V : Schéma National des Véloroutes et Voies Vertes
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer
SPL : Société Publique Locale
SRU : Solidarité et Renouvellement Urbain
SRCAE : Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie
TAD : Transport A la Demande
TC : Transports Collectifs
TER : Transport Express Régional
TGV : Train à Grande Vitesse
V63 : Véloroute 63
VAE : Vélo à Assistance Electrique
VNF : Voies Navigables de France
ZA : Zone d'Activités
ZAC : Zone d'Aménagement Concertée

GLOSSAIRE

AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités : Nom de la collectivité territoriale (ville, agglomération, département, région), dans l'exercice de sa compétence mobilités. Elle définit la politique de mobilité (niveau de l'offre, financement, qualité de service, choix des investissements, tarification, etc.) puis peut choisir après appel d'offre une société exploitante qui mettra en œuvre cette politique (DSP) et ce pour les TC, l'autopartage, les vélos en libre service,...

Autopartage : Système de partage de véhicules. L'autopartage est une réponse aux problèmes de coût de l'achat et de l'entretien d'une voiture, ainsi qu'une réduction des risques pour l'environnement liés à l'usage d'une automobile.

Captif : Désigne une personne qui ne dispose pas de choix entre différents moyens de déplacement.

Covoiturage : Utilisation conjointe et organisée d'un véhicule, par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun.

Déplacement : Unité de mesure de la mobilité quotidienne. Un déplacement est caractérisé par une origine et une destination, un motif (école, achats, travail, etc.), une durée, un ou plusieurs mode(s) de transport. Un aller-retour vaut deux déplacements.

Ecomobilité : Mise en place et utilisation des modes de transports limitant les pollutions et les émissions de gaz à effet de serre : marche, vélo, transports en commun, autopartage, covoiturage...

Enquête Ménage : L'objet de cette enquête est de recueillir les pratiques de déplacements d'une population. Cette enquête recense tous les déplacements des personnes interrogées, quel que soit le mode de déplacement utilisé, y compris la marche.

Intermodalité : Utilisation et conditions de transition entre plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Elle vise à réduire l'usage de la voiture particulière et les nuisances qu'elle génère au profit d'un usage combiné de différents modes moins polluants : train + marche, covoiturage + bus...

Jalonnement : Mise en place de panneaux (directionnels ou non) régulièrement espacés dans le but de signaler un itinéraire précis. S'applique pour la circulation automobile, le transport routiers, le stationnement, la marche à pied et le vélo.

Maillage : Réseau de transport organisé et connecté pour assurer la cohérence de l'agglomération à une échelle donnée.

Management de la mobilité : Le management de la mobilité consiste à inciter les individus, les entreprises, les institutions à satisfaire leurs besoins de transport en utilisant au mieux les modes alternatifs et en réduisant l'usage de la voiture individuelle.

Mobilité : Au sens strict, capacité des personnes à se déplacer – et des biens à être transportés – d'un endroit à un autre. La mobilité individuelle ou quotidienne désigne le nombre de déplacements réalisés par jour et par personne.

Modes alternatifs : Modes de transport qui constituent une alternative à l'utilisation de modes de transport motorisés individuels (auto en solo et deux-roues motorisés).

GLOSSAIRE

Modes doux ou modes actifs : Modes de transport non motorisés et non polluants, les modes de transports doux (ou actifs) sont la marche et le vélo, les rollers,...

Multimodalité : Recours à plusieurs modes de transports pour satisfaire les besoins de déplacements des personnes et / ou des marchandises.

Parc Relais (P+R) : Parc de stationnement réalisé à proximité d'une station de transports collectifs et conçu pour inciter les automobilistes à utiliser les transports collectifs.

Part modale : Répartition des déplacements entre les différents moyens de transport : voiture, transports collectifs, deux-roues, marche....

PDE - PDIE – PDES - PDA : Ensemble des mesures prises au sein d'un établissement public ou privé, visant à favoriser les solutions alternatives à l'usage de la voiture particulière pour venir travailler.

PMR (Personne à Mobilité Réduite) : Toute personne dont la mobilité est réduite, par suite d'une incapacité physique (sensorielle ou motrice), d'une déficience intellectuelle, de l'âge ou de toute autre cause génératrice d'un handicap dans l'usage du transport (matériel encombrant, personne avec poussette...) et dont la situation requiert une attention particulière et une adaptation des services offerts d'ordinaire à l'ensemble des usagers.

Pôle d'échanges (ou Pôle intermodal) : Gare ou grand pôle regroupant plusieurs modes de transports et constituant ainsi un lieu privilégié de correspondances des voyageurs. Ils s'accompagnent d'une information multimodale, d'une mise en correspondances des réseaux de transports collectifs et offre une multitude de services.

PTU (Périmètre de Transport Urbain) : Zone où l'AOT de transport urbain exerce la compétence transport.

Transfert modal : Report régulier d'un mode de transport sur un autre pour effectuer un déplacement, de la voiture vers le transport public, par exemple.

Plan de Mobilité

Annexe accessibilité du PDM

Projet arrêté au Conseil Communautaire du

9 juillet 2024

Sommaire	p. 2
Le cadre législatif	p. 3
1. Les outils définis par la loi de 2005	p. 5
2. Un certain retard dans l'accessibilité qui a conduit à une nouvelle concertation	p. 6
3. Les Agendas d'Accessibilité Programmée (Sd'AP)	p. 6
L'accessibilité du réseau de transport sur Grand Lac	p. 8
1. Le Sd'AP validé en novembre 2015 par Grand Lac	p. 9
2. Accessibilité du réseau Ondéa de Grand Lac en 2024	p. 11
3. Accessibilité du réseau Grands Lignes SNCF	p. 11
4. Accessibilité du réseau interurbain ferroviaire TER	p. 11
L'accessibilité de la voirie sur le territoire	p. 12
1. Des faiblesses constatées dans l'élaboration du diagnostic	p. 13
2. L'état d'avancement des PAVE	p. 13
La mise en accessibilité sur Grand Lac à travers les actions du PDM	p. 14
Liste des points d'arrêts du réseau Ondéa	p. 16

Le cadre législatif

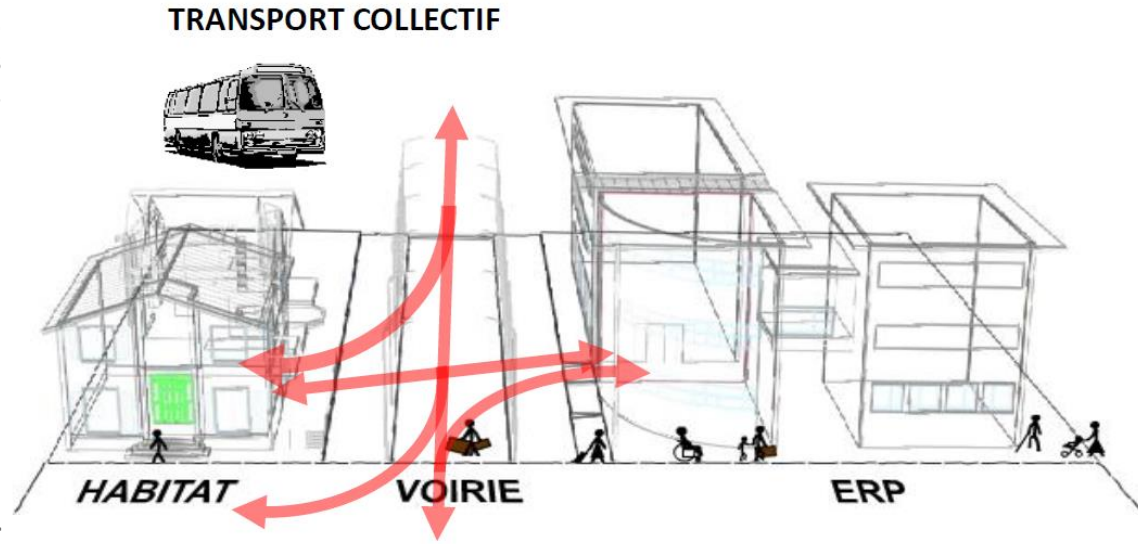
L'adoption de la **loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées** constitue la première étape législative en matière d'accessibilité. Depuis, différentes lois ont été votées pour améliorer notamment l'accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Initialement incitative, la législation est devenue de plus en plus prescriptive, en particulier avec la **loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées**.

Le législateur a insisté sur la nécessité de traiter **l'intégralité de la chaîne de déplacement**. Celle-ci comprend :

- ✓ Le cadre bâti ;
- ✓ La voirie ;
- ✓ Les aménagements des espaces publics ;
- ✓ Les systèmes de transports, ainsi que leur intermodalité.

L'objectif est **d'éliminer toute rupture** dans les déplacements pour les personnes concernées.



⇒ **La continuité de la chaîne des déplacements : un seul maillon défaillant et la chaîne de l'accessibilité est brisée !**

En outre, l'ensemble des handicaps doivent être pris en compte, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels, cognitifs et psychiques.

L'accessibilité concerne également les personnes à mobilité réduite. La **directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001** les définit comme « *toutes personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette)* ».

Dernièrement, l'**ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014**, relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, **redéfinit les modalités de mise en œuvre du volet accessibilité de la loi du 11 février 2005** et prend acte de la **complexité technique et financière à laquelle sont confrontées les collectivités**.

1. Les outils définis par la loi de 2005

Afin d'atteindre l'objectif d'accessibilité totale des différents maillons de la chaîne du déplacement, la loi introduit plusieurs outils de planification, de programmation, de concertation et de consultation tels que :

✓ Le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des services de transports publics

L'autorité organisatrice de transports publics (ancienne Autorité Organisatrice des Mobilités) doit élaborer un schéma directeur d'accessibilité des services de transport et mettre en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite dans un délai de trois ans soit au plus tard le 12 février 2008.

- Il dresse **l'état des lieux de la situation actuelle des services de transport et présente les mesures à prendre pour rendre le réseau accessible avant 2015.**
- En cas **d'impossibilité technique avérée (ITA)** de mise en accessibilité des réseaux existants, des **moyens de substitution adaptés** aux besoins des PMR doivent être mis en place dans un délai de trois ans à compter du dépôt de dérogation : il peut s'agir de mesures organisationnelles, humaines ou techniques. **Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas excéder le coût du transport public existant.**

Ce schéma est élaboré par l'autorité responsable dans le cadre d'une **concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés**, et principalement les associations représentatives de personnes handicapées, aux différentes phases de la démarche. **Les différentes autorités organisatrices des transports urbains, départementaux et régionaux sont invitées à se concerter et à se coordonner lors de l'élaboration de leurs schémas respectifs.**

Les objectifs précis du SDA sont :

- **De définir les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transport** (*aménagement et équipement des installations d'accès aux véhicules, dispositions concernant les matériels roulants, les mesures d'exploitation et d'organisation des services, les correspondances et les échanges entre les différentes lignes de transport public*) ;
- **D'établir les éventuels cas de dérogation** (impossibilités techniques) et de définir les services de substitution qui seront mis en place dans le délai de trois ans à compter de l'approbation du schéma par l'autorité organisatrice responsable et les principes d'organisation les concernant ;
- **De préciser les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transport public des autres autorités organisatrices ;**
- **D'établir la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre dans le délai de dix ans édicté par la loi,** pour la mise en accessibilité des services de transports collectifs ;
- **De prévoir les conditions de mise à jour,** en fonction de l'avancée technologique en matière d'accessibilité.

✓ Le Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PMAV ou PAVE)

Celui-ci doit être établi par toutes les communes ou, le cas échéant, pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de voirie, quelle que soit la taille de leur population (avant le 20 décembre 2009). **C'est un document qui permet de prendre en compte les difficultés d'accessibilité de la voirie et de l'accès aux ERP pour les personnes en situation de handicap. Il est un outil de programmation de l'aménagement de la Ville, même s'il n'y a pas de date définie pour la mise en accessibilité.**

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics comporte un diagnostic qui recense les points de gêne ou d'inaccessibilité sur les itinéraires prioritaires, une estimation financière des travaux. Il définit les priorités d'action à réaliser en concertation avec l'ensemble des acteurs et des usagers de la voirie et des espaces publics, pour permettre la mise en place d'une programmation et un suivi des actions.

- **La mise en accessibilité des Etablissements Recevant du Publics (ERP) :** les ERP sont classés en 5 catégories selon le nombre de personnes potentiels qu'ils accueillent. Pour chaque ERP, des diagnostics d'accessibilité sont à établir et des obligations de mise en accessibilité sont définies pour les différentes catégories d'ERP ;
- **La création de commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.** Cette commission est obligatoire dès lors qu'une commune ou qu'un établissement public de coopération intercommunale regroupe 5 000 habitants ou plus. Elle est composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et de personnes handicapées. Elle établit un constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports, rédige un rapport annuel présenté en commission intercommunale d'accessibilité et fait toutes propositions permettant d'améliorer la mise en accessibilité de l'existant. Elle envoie ce document annuel au Préfet de Région.
- **L'intégration d'une annexe « accessibilité » dans les plans de déplacements urbains.** Celle-ci doit indiquer les mesures d'aménagements et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer notamment l'accessibilité des réseaux de transports publics. Elle reprend les éléments figurant dans les schémas directeurs d'accessibilité des services de transports publics lorsque ces derniers existent.

2. Un certain retard dans l'accessibilité qui a conduit à une nouvelle concertation

La loi du 11 février 2005 est une loi ambitieuse qui a su fixer un cap en matière d'accessibilité. Elle a permis d'opérer un changement d'état d'esprit dans notre société, de porter un regard différent sur le handicap. Des efforts incontestables ont été déployés par les acteurs concernés pour atteindre les objectifs d'accessibilité qu'elle a fixés. Pour autant, dès 2013 les pouvoirs publics étaient conscients que la France ne serait pas au rendez-vous du 1er janvier 2015.

Un état des lieux de l'OBIACU (Observatoire Interministérielle de l'Accessibilité et de la Conception Universelle) en 2012 révèle que, seuls **65 % des SDA ont été réalisés et 15 % d'entre eux n'ont pas commencé.**

De même, les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) ont été adoptés par **38 % des communes de plus de 50 000 habitants mais seulement par 8 % de celles de moins de 200 habitants.**

Ainsi, face à ce constat, l'objectif a été de **redéfinir, en concertation avec l'ensemble des acteurs, les moyens à mettre en œuvre pour réussir le rendez-vous de 2015 en matière d'accessibilité.**

Parmi les quarante propositions du rapport « Réussir 2015 », deux mesures se distinguent :

- ✓ **La mise en place des agendas d'accessibilité programmés (Ad'AP)** véritables actes d'engagement et de programmation décidés par les maîtres d'ouvrage ;
- ✓ **L'ajustement de l'environnement normatif du cadre bâti de la voirie et des transports** qui, après application, se révèle peu opérationnel.

3. Les Agendas d'Accessibilité Programmée (Sd'AP)

➤ *Concernant les transports*

L'Ordonnance du 26 septembre 2014, relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, a introduit deux grandes évolutions dans le domaine de l'accessibilité des transports :

- ✓ **L'obligation d'accessibilité du service de transport ne concerne plus la totalité des points d'arrêts mais seulement les points d'arrêts prioritaires ;**
- ✓ **La mise en place d'un outil d'application volontaire : le Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (ou Sd'AP),** qui doit permettre de relever le défi de simplification de mise en œuvre et de performance.

➤ Concernant les ERP (Etablissement Recevant du Public)

1 million d'Établissements Recevant du Public (ERP) étaient soumis aux obligations de la loi du 11 février 2005 et devaient être accessibles à tous à compter du 1er janvier 2015.

Désormais, il est aussi possible de déposer un dossier d'Ad'AP en préfecture, pour le 27 septembre 2015, pour les ERP qui ne se sont pas encore mis en conformité en matière d'accessibilité.

Le maître d'ouvrage peut réaliser un Ad'AP global ou un Ad'AP par ERP. Les ERP, à l'image des ITA pour les arrêts de bus, disposent aussi d'un système de dérogations dans le cadre d'une disproportion manifeste des coûts de mise en accessibilité.

Des nouveautés ont été apportées sur les obligations d'accessibilité avec le Décret n° 2014-1326 modifiant le Code de la construction et de l'habitation (ERP/IOP) du 7 novembre 2014 et l'Arrêté du 8 décembre relatif à l'accessibilité des ERP situés dans un cadre bâti existant et des IOP. Il s'agit notamment de l'intégration d'atténuations des normes issues de l'Arrêté initial du 21 mars 2007.

Les adaptations sur les cheminements extérieurs des ERP/IOP

	Décret de 2007	Décret de 2014
Pente : <ul style="list-style-type: none"> ▪ tolérance ▪ palier de repos 	<p style="text-align: center;">≤ 5%</p> <p style="text-align: center;">≤ 8% sur 2 m</p> <p style="text-align: center;">≤ 10% sur 0,5 m</p> <p style="text-align: center;">Si pente > 4%</p>	<p style="text-align: center;">≤ 6%</p> <p style="text-align: center;">≤ 10% sur 2 m</p> <p style="text-align: center;">≤ 12% sur 0,5 m</p> <p style="text-align: center;">Si pente > 5%</p>
Ressauts successifs	interdits	tolérés si écart ≥ 2,50 m et palier de repos
Largeur cheminement <i>(rétrécissement ponctuel)</i>	1,40 m <i>(jusqu'à 1,20 m)</i>	1,20 m <i>(jusqu'à 0,90 m)</i>
Dévers	≤ 2%	≤ 3%

L'accessibilité du réseau de transport sur Grand Lac

1. Le Sd'AP validé en novembre 2015 par Grand Lac

Le diagnostic d'accessibilité réalisé en 2015 sur le réseau Ondéa dans le cadre du diagnostic du SDA concerne un réseau de :

- ✓ 3 lignes structurantes (1 / 2 / 3) ;
- ✓ 1 ligne le dimanche (Ligne Dim) ;
- ✓ 19 lignes de proximité à vocation scolaire ;
- ✓ 1 service de Transport à la Demande ;
- ✓ 1 service pour les Personnes à Mobilité Réduite (Ondéa pour tous).

Les conditions d'accessibilité antérieures à la validation du Sd'AP

L'accessibilité des arrêts

Au moment du lancement du Sd'AP, sur les 450 arrêts de bus au total : 132 sont desservis par les lignes structurantes, dont 69 déjà accessibles.

L'accessibilité du matériel roulant

Concernant le matériel roulant, le parc nécessaire à l'exploitation du réseau, est composé de 26 bus dont :

- ✓ 14 bus accessibles ;
- ✓ 25 bus standards à plancher bas ;
- ✓ 14 bus équipés de palette UFR ;
- ✓ 14 ayant un emplacement dédié UFR ;
- ✓ La totalité disposant d'emplacements prioritaires ;
- ✓ 25 équipés d'écran TFT permettant de diffuser de l'information visuelle et sonore.

La formation du personnel de l'exploitant

Une journée de sensibilisation et de formation est proposée annuellement auprès des conducteurs, en présence d'associations de personnes handicapés et de la mission accessibilité du groupe RATP.

L'information des publics

Outre les fiches horaires précisant les arrêts TC accessibles aux UFR, les bus disposent, pour rappel d'un dispositif TFT permettant de diffuser de l'information visuelle et sonore.



Définition des arrêts à mettre en accessibilité sur le réseau urbain au sens de la loi

Le code des transports modifié par l'ordonnance du 26 septembre 2014 stipule ainsi que :

« Art. L1112-1. – L'accessibilité du service de transport est assurée par l'aménagement des **points d'arrêt prioritaires compte tenu de leur fréquentation, des modalités de leur exploitation, de l'organisation des réseaux de transport et des nécessités de desserte suffisante du territoire. Ces critères sont précisés par décret.** »

Que dit le décret ?

Le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire précise les critères permettant de définir la liste des arrêts prioritaires pour les différents réseaux (urbains, interurbains, ferrés...) :

« Art. D. 1112-10. – I. – Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Île-de-France, **un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L.1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :**

« 1- Il est **situé sur une ligne structurante** d'un réseau de transport public urbain ;

« 2- Il est **desservi par au moins deux lignes de transport public** ;

« 3- Il **constitue un pôle d'échanges** ;

« 4- Il est **situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.**

« II. – Lorsque l'application des critères définis au I ne conduit pas à identifier un point d'arrêt ou gare prioritaire dans une commune desservie, l'autorité organisatrice de transport détermine :

« 5 -Pour les réseaux urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune ; »

L'ensemble des critères du décret ont donc été appliqués aux arrêts du réseau TUB afin de dresser la liste des arrêts prioritaires. La liste des points d'arrêt prioritaires, constitue ainsi un élément essentiel constituant le Sd'AP. Ce dernier se veut être un outil pragmatique de stratégie patrimoniale de mise en accessibilité, adossé à une programmation budgétaire. Il s'appuie donc très largement sur la mise en place d'une stratégie visant à rendre plus efficaces les moyens mobilisés pour la mise en accessibilité du réseau.

Définition de la mise en accessibilité sur le réseau urbain sur le réseau Ondéa au moment du Sd'AP de 2015

A l'issue du travail de classification, sur les 132 arrêts desservis par des lignes structurantes :

- ✓ Pour rappel, 69 étaient accessibles ;
- ✓ 46 sont programmés dans le cadre du programme de mise en accessibilité ;
- ✓ 17 font l'objet d'une dérogation pour Impossibilité Technique Avérée.

En termes de programmation annuelle, le Sd'AP prévoit la mise en accessibilité de :

- ✓ 16 arrêts en 2016 ;
- ✓ 16 arrêts en 2017 ;
- ✓ 14 arrêts en 2018.

Concernant le matériel roulant, le Sd'AP confirme le renouvellement régulier du parc de véhicules. 11 véhicules sont programmés sur la période 2016 / 2018. De même pour le service de Transport de Personnes à Mobilité Réduite, avec un renouvellement des 2 véhicules dédiés sur la période

2. Accessibilité du réseau Ondéa de Grand Lac en 2024

- ✓ En 2024, 152 arrêts sont présents sur les 3 lignes structurantes et sont donc des arrêts prioritaires (cf. le détail des arrêts en annexe du document).
- ✓ 123 arrêts sont accessibles
- ✓ 17 arrêts sont en impossibilité techniques avérés du fait de la pente supérieur à 5 % généralement constaté.
- ✓ 12 arrêts sont non accessibles mais aménageables

Concernant le matériel roulant, 100 % des 32 bus sont accessibles avec plancher bas, équipés de palette UFR avec tous un emplacement dédié UFR dont 4 véhicules avec 2 emplacements UFR.

3. Accessibilité du réseau Grandes Lignes SNCF qui dessert la Gare d'Aix-les-Bains – Le Revard.

La gare est inscrite dans le SDA-Ad'Ap programmé des services ferroviaires nationaux, arrêté en août 2016.

4. Accessibilité du réseau interurbain ferroviaire TER :

- ✓ Le Sd'AP de l'ancienne Région Rhône-Alpes validé en octobre 2015 n'a pas identifié d'autres gares ou haltes ferroviaires sur le territoire.
- ✓ Le document confirme uniquement le caractère prioritaire de la Gare d'Aix-les-Bains – Le Revard.

L'accessibilité de la voirie sur le territoire

1. Des faiblesses constatées dans l'élaboration du diagnostic

La loi du 11 Février 2005 imposait un certain nombre de critères permettant de garantir l'accessibilité des espaces publics et de la voirie aux personnes handicapées. Pour autant :

- ✓ Les **trottoirs doivent être suffisamment larges** (140 cm) et doivent disposer de seuils d'un maximum de 2cm ce qui n'est pas toujours le cas ;
- ✓ Les **trottoirs en pente ou en dévers** peuvent entraîner une chute éventuelle et empêcher les PMR d'utiliser les itinéraires piétons ;
- ✓ Le **moblier urbain** complique fréquemment les itinéraires des PMR, notamment lorsque des bornes, mal situées, empêchent le passage des fauteuils roulants.

La prise en compte de ces paramètres favorisant l'accessibilité de tous et la sécurité des piétons est en cours dans les nouveaux aménagements du territoire. Pour autant de nombreux aménagements, anciens mais aussi récents, restent encore inaccessibles au sens de la loi.

A noter que la loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014 a modulé les dispositions de réalisation des PAVE. Désormais, à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale :

- ✓ Un PAVE devra être élaboré dans les communes de plus de 1 000 habitants ;
- ✓ Un PAVE limité aux voies les plus fréquentées de la commune devra être élaboré dans les communes de 500 à 1 000 habitants ;
- ✓ Un PAVE portant sur les voies reliant les pôles générateurs de déplacements de la commune pourra être élaboré dans les communes de moins de 500 habitants.

2. L'état d'avancement des PAVE

La mise en œuvre des plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) doit permettre de diagnostiquer le niveau d'accessibilité de la voirie, d'identifier les travaux à réaliser et de planifier les aménagements pour améliorer le cheminement et la circulation, notamment à destination des piétons.

Sur Grand Lac, 4 communes ont adopté un PAVE.

Communes	Etat d'avancement
Aix-les-Bains	Adopté
Bourdeau	NR
Brison-Saint-Innocent	NR
Chanaz	NR
Chindrieux	NR
Conjux	Adopté
Drumettaz-Clarafond	Pas de démarche engagée
Entrelacs	Pas de démarche engagée
Grésy-sur-Aix	NR
La Biolle	Adopté
La Chapelle-du-Mont-du-Chat	NR
Le Bourget-du-Lac	Démarche engagée mais non formalisée
Le Montcel	Pas de démarche engagée
Méry	Pas de démarche engagée
Motz	NR
Mouxy	Diagnostic de la voirie réalisé
Ontex	NR
Pugny-Chatenod	NR
Ruffieux	NR
Saint-Offenge	NR
Saint-Ours	NR
Saint-Pierre-de-Curtille	NR
Serrières-en-Chautagne	NR
Tresserve	NR
Trévignin	NR
Vions	NR
Viviers-du-Lac	Adopté
Voglans	Démarche engagée mais non formalisée

La mise en accessibilité sur Grand Lac à travers les actions du PDM

En complément des actions identifiées spécifiquement dans le Sd'AP et éventuellement dans les PAVE des communes, le PDM a traité de façon transversale la problématique de l'accessibilité tout au long de son élaboration avec une action spécifique (1.8).

Ainsi, plusieurs actions définies dans le PDM sont en faveur de l'accessibilité des PMR, à savoir :

Action 1.3 : Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30, l'objectif sera d'apporter une certaine autonomie des PMR dans des déplacements internes aux communes, périurbaines ou rurales, via une meilleure cohabitation modale.

Action 1.4 : Aller vers un développement de la Rue aux écoles, ce type de dispositif permet de sanctuariser les espaces aux abords des écoles rendant les déplacements des PMR plus faciles.

Action 1.7 : Œuvrer pour un territoire marchable, la densité des flux attendus et les pôles desservis justifieront d'avoir une prise en compte intense des normes PMR dans l'aménagements des cheminements piétons.

Action 1.8 : Favoriser l'accessibilité de tous, action spécifique sur l'accessibilité.

Action 2.2 : Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux, les aménagements de rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux devront être réalisés en prenant en compte les normes PMR.

Action 3.1 : Faire évoluer les politiques de stationnement et assurer leur contrôle, le contrôle du stationnement et notamment les places dédiées aux personnes en situation d'handicap permettra d'améliorer leur disponibilité

Action 3.4 : Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle, à l'instar des mesures déjà entreprises par Grand Lac, les outils proposés devront être adressés à l'ensemble des usagers, en prenant donc en compte les handicaps.

Action 3.5 : Faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac, les différents outils proposés prendront en compte les différents types d'handicaps.

Ces actions spécifiques et plus globalement celles portant sur le suivi et la mise en œuvre du PDM, permettront de prendre en compte des besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite et en situation de handicap sur l'ensemble de la chaîne de déplacement et de remédier à une partie des dysfonctionnements identifiés aujourd'hui sur le territoire, tout en se conformant aux obligations législatives. En parallèle de ce traitement de la voirie et des réseaux de transports, les travaux engagés dans les ERP (par leurs propriétaires ou gestionnaires) apporteront aussi des améliorations significatives.

Liste des points d'arrêts du réseau Ondéa

N°	Commune	NOM	ligne	Direction 1	accessibilité
28	AIX LES BAINS	Boulevard Wilson	1	Collège de Grésy	A
61	AIX LES BAINS	Boulevard Wilson	1	Plage du Bourget	A
27	AIX LES BAINS	Gare SNCF 3	1	Collège de Grésy	A
62	AIX LES BAINS	Gare SNCF 1	1	Technolac	A
30	AIX LES BAINS	Hôpital	1	Collège de Grésy	A
59	AIX LES BAINS	Hôpital	1	Plage du Bourget	A
29	AIX LES BAINS	Prés Riants	1	Collège de Grésy	A
60	AIX LES BAINS	Prés Riants	1	Plage du Bourget	A
26	AIX LES BAINS	Hotel de ville	1	Collège de Grésy	A
63	AIX LES BAINS	Hotel de ville	1	Plage du Bourget	A
	AIX LES BAINS	Le Tillet	1	Collège de Grésy	A
	AIX LES BAINS	Le Tillet	1	Technolac	A
106	AIX LES BAINS	Boulevard de Russie	1	Technolac	A
115	AIX LES BAINS	Boulevard de Russie	1	Pont Rouge	A
90	AIX LES BAINS	Garibaldi Zander	1	Technolac	A
130	AIX LES BAINS	Garibaldi Zander	1	Pont Rouge	A
91	AIX LES BAINS	Grand Port	1	Technolac	A
129	AIX LES BAINS	Grand Port	1	Pont Rouge	A
100	AIX LES BAINS	Hôpital	1	Technolac	A
120	AIX LES BAINS	Hôpital	1	Pont Rouge	A
99	AIX LES BAINS	M. de Lattre Tassigny	1	Ctre Ccial de Marlioz	A
121	AIX LES BAINS	M.de Lattre Tassigny	1	Pont Rouge	A
89	AIX LES BAINS	Neptune	1	Ctre Ccial de Marlioz	A
131	AIX LES BAINS	Neptune	1	Pont Rouge	A
97	AIX LES BAINS	Plage d'Aix	1	Ctre Ccial de Marlioz	A
123	AIX LES BAINS	Plage d'Aix	1	Pont Rouge	A
88	AIX LES BAINS	Pont Rouge	1	Ctre Ccial de Marlioz	A

N°	Commune	NOM	ligne	Direction 1	accessibilité
109	AIX LES BAINS	Rd Pt des Thermes	1	Ctre Ccial de Marlioz	A
112	AIX LES BAINS	Rd Pt des Thermes	1	Pont Rouge	A
107	AIX LES BAINS	Rue de la Paix	1	Ctre Ccial de Marlioz	A
114	AIX LES BAINS	Rue de la Paix	1	Pont Rouge	A
98	AIX LES BAINS	Rue Elvire	1	Technolac	A
122	AIX LES BAINS	Rue Elvire	1	Pont Rouge	A
	AIX LES BAINS	Golf	1	Technolac	A
	AIX LES BAINS	Golf	1	Pont Rouge	A
108	AIX LES BAINS	Savoisienne	1	Technolac	A
113	AIX LES BAINS	Savoisienne	1	Pont Rouge	A
	AIX LES BAINS	Allée des bord du lac	1	Technolac	A
	AIX LES BAINS	Allée des bord du lac	1	Pont Rouge	A
	AIX LES BAINS	Port aux Filles	1	Ctre Ccial de Marlioz	A
	AIX LES BAINS	Port aux Filles	1	Pont Rouge	A
92	AIX LES BAINS	Camping	1	Technolac	A
128	AIX LES BAINS	Camping	1	Pont Rouge	A
32	AIX LES BAINS	Généraux Forestier	2	Collège de Grésy	A
57	AIX LES BAINS	Généraux Forestier	2	Hexapole	A
34	AIX LES BAINS	Lafin	2	Collège de Grésy	A
55	AIX LES BAINS	Lafin	2	Hexapole	A
	AIX LES BAINS	Colonel Rollet	2	Collège de Grésy	A
	AIX LES BAINS	Colonel Rollet	2	Hexapole	A
31	AIX LES BAINS	Rondeau	2	Collège de Grésy	A
58	AIX LES BAINS	Rondeau	2	Hexapole	A
25	AIX LES BAINS	Bois Vidal	2	Collège de Grésy	A

N°	Commune	NOM	ligne	Direction 1	accessibilité
64	AIX LES BAINS	Bois Vidal	2	Hexapole	A
66	AIX LES BAINS	La Rocaille	2	Hexapole	A
19	AIX LES BAINS	Lycée Marlioz	2	Collège de Grésy	A
70	AIX LES BAINS	Lycée Marlioz	2	Hexapole	A
22	AIX LES BAINS	Résidence Marlioz	2	Collège de Grésy	A
67	AIX LES BAINS	Résidence Marlioz	2	Hexapole	A
	AIX LES BAINS	Henri DDunant	2	Collège de Grésy	A
	AIX LES BAINS	Henri DDunant	2	Plage du Bourget	A
35	AIX LES BAINS	Villon	2	Collège de Grésy	A
54	AIX LES BAINS	Villon	2	Plage du Bourget	A
36	AIX LES BAINS	La Baye	2	Collège de Grésy	A
53	AIX LES BAINS	La Baye	2	Plage du Bourget	A
65	AIX LES BAINS	La Roche du Roi	2	Plage du Bourget	A
37	AIX LES BAINS	Saint Simond	2	Collège de Grésy	A
52	AIX LES BAINS	Saint Simond	2	Plage du Bourget	A
116	AIX LES BAINS	Gare SNCF 2	2	Pont Rouge	A
104	AIX LES BAINS	Atrium	3	Ctre Ccial de Marlioz	A
	AIX LES BAINS	Avenue du Petit Port	3	Thermes Chevalley	A
	AIX LES BAINS	Avenue de Tresserve	3	Thermes Chevalley	A
	AIX LES BAINS	Grand Lac	3	Avenue du Petit Port	A
	AIX LES BAINS	Grand Lac	3	Thermes Chevalley	A
	AIX LES BAINS	Dépôt Ondéa	3	Avenue du Petit Port	A
	AIX LES BAINS	Dépôt Ondéa	3	Thermes Chevalley	A
	AIX LES BAINS	Atrium	3	Thermes Chevalley	A
	AIX LES BAINS	Chemin du Chenoiz	3	Avenue du Petit Port	A
21	AIX LES BAINS	Chemin des Bottes	2	Collège de Grésy	AIT

N°	Commune	NOM	ligne	Direction 1	accessibilité
68	AIX LES BAINS	Chemin des Bottes	2	Hexapole	AIT
20	AIX LES BAINS	Chemin des Burnet	2	Collège de Grésy	AIT
69	AIX LES BAINS	Chemin des Burnet	2	Hexapole	AIT
23	AIX LES BAINS	La Rocaille	2	Collège de Grésy	AIT
24	AIX LES BAINS	La Roche du Roi	2	Collège de Grésy	AIT
	AIX LES BAINS	Collège JJ Perret	3	Thermes Chevalley	ITA
	AIX LES BAINS	Mirabeau	3	Thermes Chevalley	ITA
	AIX LES BAINS	Thermes Chevalley	3	Thermes Chevalley	ITA
	AIX LES BAINS	Orée du Bois	3	Avenue du Petit Port	ITA
	AIX LES BAINS	Clinique	3	Avenue du Petit Port	ITA
	AIX LES BAINS	Chemin Saint Pol	3	Avenue du Petit Port	ITA
	AIX LES BAINS	Route de Pugny	3	Avenue du Petit Port	ITA
	AIX LES BAINS	Longchamp	1	Technolac	NA
	AIX LES BAINS	Longchamp	1	Pont Rouge	NA
	AIX LES BAINS	Rond Point Jacotot	3	Thermes Chevalley	NA
	AIX LES BAINS	Avenue de Tresserve	3	Avenue du Petit Port	NA
	AIX LES BAINS	Général Ferrié	3	Avenue du Petit Port	NA
	AIX LES BAINS	Général Ferrié	3	Thermes Chevalley	NA
	AIX LES BAINS	Rond Point Jacotot	4	Avenue du Petit Port	NA

N°	Commune	NOM	ligne	Direction 1	accessibilité
17	DRUMETTAZ CLARAFOND	Drumettaz Ctre Ccial	2	Hexapole	A
72	DRUMETTAZ CLARAFOND	Drumettaz Ctre Ccial	2	Collège de Grésy	A
18	DRUMETTAZ CLARAFOND	Collège de Marlioz	2	Collège de Grésy	A
71	DRUMETTAZ CLARAFOND	Collège de Marlioz	2	Plage du Bourget	A
	DRUMETTAZ CLARAFOND	La Peisse	2	Hexapole	NA
	DRUMETTAZ CLARAFOND	La Peisse	2	Collège de Grésy	NA
	GRESY SUR AIX	Cascade	2	Collège de Grésy	A
48	GRESY SUR AIX	Grésy Centre Ccial	2	Plage du Bourget	A
	GRESY SUR AIX	Pont Pierre	2	Plage du Bourget	A
43	GRESY SUR AIX	Route des Bauges	2	Collège de Grésy	A
47	GRESY SUR AIX	Route des Bauges	2	Plage du Bourget	A
	GRESY SUR AIX	Cascade	2	Plage du Bourget	A
45	GRESY SUR AIX	Collège de Grésy	2	Plage du Bourget	A
42	GRESY SUR AIX	Grésy Centre Ccial	2	Collège de Grésy	AIT
44	GRESY SUR AIX	La Guicharde	2	Collège de Grésy	AIT
46	GRESY SUR AIX	La Guicharde	2	Plage du Bourget	AIT
	GRESY SUR AIX	Pont Pierre	2	Collège de Grésy	AIT

N°	Commune	NOM	ligne	Direction 1	accessibilité
10	LE BOURGET DU LAC	Avenue du Lac	1	Collège de Grésy	A
79	LE BOURGET DU LAC	Avenue du Lac	1	Plage du Bourget	A
2	LE BOURGET DU LAC	Bel Air	1	Collège de Grésy	A
87	LE BOURGET DU LAC	Bel Air	1	Plage du Bourget	A
7	LE BOURGET DU LAC	Technolac INSEEC	1	Collège de Grésy	A
82	LE BOURGET DU LAC	Technolac INSEEC	1	Plage du Bourget	A
9	LE BOURGET DU LAC	INES Nord	1	Collège de Grésy	A
80	LE BOURGET DU LAC	INES Nord	1	Plage du Bourget	A
5	LE BOURGET DU LAC	La Traverse	1	Collège de Grésy	A
84	LE BOURGET DU LAC	La Traverse	1	Plage du Bourget	A
3	LE BOURGET DU LAC	Mairie Le Bourget	1	Collège de Grésy	A
86	LE BOURGET DU LAC	Mairie Le Bourget	1	Plage du Bourget	A
6	LE BOURGET DU LAC	Passerelle	1	Collège de Grésy	A
83	LE BOURGET DU LAC	Passerelle	1	Plage du Bourget	A
1	LE BOURGET DU LAC	Plage du Bourget	1	Collège de Grésy	A
4	LE BOURGET DU LAC	Pouli	1	Collège de Grésy	A
85	LE BOURGET DU LAC	Pouli	1	Plage du Bourget	A
8	LE BOURGET DU LAC	Université Le Bourget	1	Collège de Grésy	A
81	LE BOURGET DU LAC	Université Le Bourget	1	Technolac	A
	MERY	Hexapole	2	Collège de Grésy	A
	MERY	Exertier	2	Hexapole	A
	MERY	Hexapole Papyrus	2	Collège de Grésy	NA
	MERY	Hexapole Papyrus	2	Hexapole	NA
	MERY	Exertier	2	Collège de Grésy	NA

N°	Commune	NOM	ligne	Direction 1	accessibilité
14	VIVIERS DU LAC	Alliu	1	Collège de Grésy	A
75	VIVIERS DU LAC	Alliu	1	Plage du Bourget	A
11	VIVIERS DU LAC	Base des Mottets	1	Collège de Grésy	A
78	VIVIERS DU LAC	Base des Mottets	1	Plage du Bourget	A
15	VIVIERS DU LAC	Boissy	1	Collège de Grésy	A
74	VIVIERS DU LAC	Boissy	1	Technolac	A
16	VIVIERS DU LAC	Pommerin	1	Collège de Grésy	A
73	VIVIERS DU LAC	Pommerin	1	Technolac	A
12	VIVIERS DU LAC	Rochettes	1	Collège de Grésy	A
77	VIVIERS DU LAC	Rochettes	1	Plage du Bourget	A
13	VIVIERS DU LAC	Viviers du Lac Mairie	1	Collège de Grésy	A
76	VIVIERS DU LAC	Viviers du Lac Mairie	1	Technolac	A
	VIVIERS DU LAC	Viviers du Lac Gare	1	Collège de Grésy	A
	VIVIERS DU LAC	Viviers du Lac Gare	1	Technolac	A



GRAND LAC

PLAN DE MOBILITE

Evaluation environnementale



SOMMAIRE

PARTIE 0 : RESUME NON TECHNIQUE	3
1 Méthode utilisée	4
2 Caractérisation des modes de déplacement et présentation du plan de mobilité	4
3 Le Plan De Mobilité 2024 de Grand Lac	5
4 Etat initial de l’environnement	8
5 Effets probables de la mise en œuvre du plan sur l’environnement	8
PARTIE 1 : INTRODUCTION	12
1 L’évaluation environnementale du Plan de Mobilité	13
PARTIE 2 : METHODES UTILISEES	15
1 Méthode générale utilisée pour l’évaluation environnementale	16
PARTIE 3 : PRESENTATION DU PDM GRAND LAC	17
1 Caractérisation & Pratiques de déplacement sur le territoire Grand Lac	18
2 Le PDM 2024 de la CA Grand Lac	25
PARTIE 4 : ÉTAT INITIAL DE L’ENVIRONNEMENT	35
1 Qualité de l’air	36
2 L’ambiance acoustique	41
3 Consommation de l’espace	46
4 Consommation énergétique	48
5 Biodiversité et milieux naturels	51
6 L’eau	63
7 Paysages et patrimoine	67
8 Risques naturels et technologiques	69
9 Risques technologiques	74
PARTIE 5 : EFFETS PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L’ENVIRONNEMENT	77
1 Analyse environnementale par action	78
2 Analyse environnementale par thématique	97
3 Mesures d’évitement et de réduction au sein des actions	101
PARTIE 6 : INCIDENCES NATURA 2000	102
1 Présentation des sites Natura 2000	103
PARTIE 7 : ARTICULATION AVEC LES PLANS ET PROGRAMMES	107
1 Compatibilité et articulation avec les autres plans et programmes	108

PARTIE 0 : RESUME NON TECHNIQUE



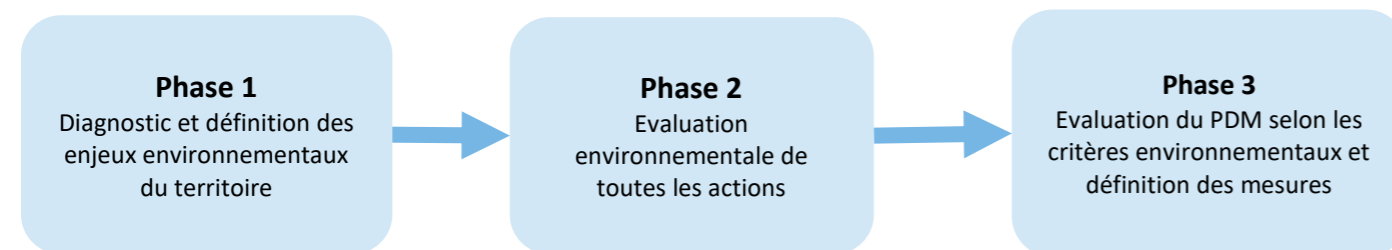
2 CARACTERISATION DES MODES DE DEPLACEMENT ET PRESENTATION DU PLAN DE MOBILITE

Un Plan de Mobilité (PDM) est un document de planification et de programmation qui définit des outils, des actions et des objectifs sur les mobilités pour les années à venir. Ce PDM pose des objectifs pour faire évoluer la mobilité au sein du territoire à l'horizon 2030.

Le plan d'action du PDM doit répondre localement aux enjeux de mobilité (qualité de l'air, dépendance à la voiture, nuisances acoustiques, ...) et plus généralement aux enjeux du territoire. Les enjeux généraux sont également fixés dans les documents d'urbanisme comme le Schéma de Cohérence Territoriale ou le Plan Climat Air et Energie (PCAET). Le plan local de mobilité est une réponse au volet mobilité du SCoT et doit répondre aux objectifs fixés dans le volet mobilité du PCAET. C'est pourquoi le plan local de mobilité doit être compatible avec le SCoT et le PCAET.

1 METHODE UTILISEE

Les différentes étapes de l'évaluation environnementale du PDM sont les suivantes :



La première phase consiste en la définition des enjeux environnementaux du territoire.

La phase 2 a pour objectif d'évaluer chaque action selon les différentes thématiques environnementales. Une appréciation des impacts dans le sens d'un changement positif ou négatif de chaque action est réalisée. L'impact peut être direct ou indirect s'il résulte d'une relation de cause à effet.

La troisième phase consiste en l'évaluation du PDM dans sa globalité afin de quantifier plus précisément l'impact du PDM sur l'environnement.

Les éléments à retenir

Atouts	Faiblesses
Un territoire attractif d'un point de vue démographique, économique et touristique. Des pôles structurants qui limitent les besoins de déplacements vers l'extérieur. Des polarités adaptées à la pratique des modes actifs. Grand Chambéry en tant que pôle extérieur, situé à proximité immédiate du territoire.	Une forte dépendance des ménages à l'automobile. Une concentration des pôles autour d'Aix-les-Bains qui met à l'écart la Chautagne ou les côteaoux de la Dent du Chat. 11% des ménages non motorisés qui peuvent connaître des difficultés de déplacement. Forte utilisation de l'automobile dans les déplacements pendulaires.
Opportunité	Menaces
Les principaux pôles d'emplois laissent envisager des potentialités de report vers les modes alternatifs. Pour 30% des flux pendulaires des distances parcourues limitées : atout pour le développement des modes actifs.	Un étalement urbain en cours pouvant figer la répartition modale actuelle voire conforter l'automobile. Une ville centre structurante, mais des pôles secondaires qui ne doivent pas être laissés de côté.

Le réseau viaire

Atouts	Faiblesses
L'autoroute, facilement accessible pour une majorité de la population, et qui permet de limiter le trafic de transit. Une bonne prise en compte des modes dans les aménagements de voirie à travers des mesures de pacification et/ou de partage de voirie dans la plupart des communes. Une politique efficace à poursuivre pour l'organisation des flux dans le centre-ville d'Aix-les-Bains. Une trafic poids lourd facilité par la présence de l'A41.	Un réseau viaire contraint par la topographie avec des effets entonnoirs sur certaines voiries et pôles urbains. Des flux de transit notables, notamment liés au caractère payant de l'A41. Des secteurs de congestion et de dysfonctionnement récurrents en heure de pointe. Une hiérarchisation du réseau viaire qui nuit à certains pôles urbains. Une hausse de l'accidentologie sur le territoire.
Opportunité	Menaces
L'A41 en tant qu'axe de transit à valoriser. Une culture liée aux enjeux de pacification et partage de la voirie déjà effective et à poursuivre.	Un risque d'augmentation des flux routiers avec l'accroissement démographique (en termes de volume et de part modale) induisant un accroissement des phénomènes de congestion.

Le stationnement

Atouts	Faiblesses
<p>Une offre globalement suffisante pour répondre aux besoins.</p> <p>Une bonne prise en compte des enjeux en matière de rotation des véhicules aux abords des commerces.</p> <p>Une réglementation et une politique tarifaire cohérente dans le centre-ville d'Aix-les-Bains. Une organisation du réseau viaire comme support de développement de la pratique du covoiturage</p>	<p>Des effets de bord sur le quartier Liberté, liés à la réglementation dans le centre-ville d'Aix-les-Bains.</p> <p>Des pratiques de stationnement illicite et une volonté de se stationner au plus près de son lieu de destination (résidents vers leur domicile, parents à l'école ...)</p> <p>Des réglementations liées au stationnement aux abords des plages incohérentes à l'échelle du territoire.</p>
Opportunité	Menaces
<p>Le stationnement en tant qu'outil de report modal en lien avec l'offre de transport collectif</p> <p>Le covoiturage pour diminuer l'autosolisme.</p>	<p>Une augmentation des besoins en stationnement, liée aux évolutions démographiques et à l'augmentation des flux routiers.</p> <p>Un accroissement de l'usage des gares, et des conditions et offres de stationnement à anticiper</p>

Les modes actifs et le management de la mobilité

Atouts	Faiblesses
<p>Des aménagements de pacification et d'apaisement présents dans la plupart des communes.</p> <p>Un réseau cyclable déjà présent et un Schéma Directeur Cyclable qui complétera le maillage actuel.</p> <p>Des polarités urbaines à l'échelle des modes actifs et des distances à parcourir relativement faibles.</p> <p>Une culture et une communication de la mobilité durable déjà présentes.</p>	<p>Une diffusion et une sectorisation urbaine qui complexifient la pratique des modes actifs.</p> <p>Un relief qui n'incite pas à la pratique et sur lequel il est difficile d'agir.</p> <p>Une vision des déplacements multimodaux à conforter dans les outils de communication.</p>
Opportunité	Menaces
<p>Une concentration des flux pendulaires de courte distance.</p> <p>Des aménagements déjà effectifs qui limitent le nombre de nouveaux aménagements à créer.</p> <p>De nombreux outils, programmes, appels à projets au niveau national pour soutenir le développement des mobilités actives.</p>	<p>Un accroissement attendu du mode routier du fait de l'accroissement démographique dans les secteurs plus ruraux.</p> <p>Une cohabitation de plus en plus difficile, tous modes confondus.</p>

3 LE PLAN DE MOBILITE 2024 DE GRAND LAC

La philosophie générale du PDM

Le PDM cherche à réduire les besoins en déplacements tout en favorisant les modes de déplacement alternatifs à la voiture.

Il s'agira de tenir évidemment compte du fait que selon les secteurs du territoire, un mode de déplacement est souvent plus adapté, plus pertinent qu'un autre.

L'objectif n'est pas de diaboliser la voiture, ce qui serait un non-sens, mais de faire en sorte que l'usage de celle-ci ne soit ni exclusif, ni une entrave à la pratique d'autres modes de déplacements, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui.

Le schéma résume la philosophie globale du PDM de Grand Lac avec la volonté de passer d'un système où l'automobile est dominante à un système durable qui s'inscrit dans une complémentarité entre les modes.

Pour cela, les modes actifs seront privilégiés pour les déplacements de proximité et l'automobile plutôt réservée aux déplacements plus longs, où les transports collectifs ne sont pas forcément une alternative... Il s'agit ainsi, d'élargir la palette des services de mobilité, et de mieux utiliser chaque mode de transport selon sa zone de pertinence.

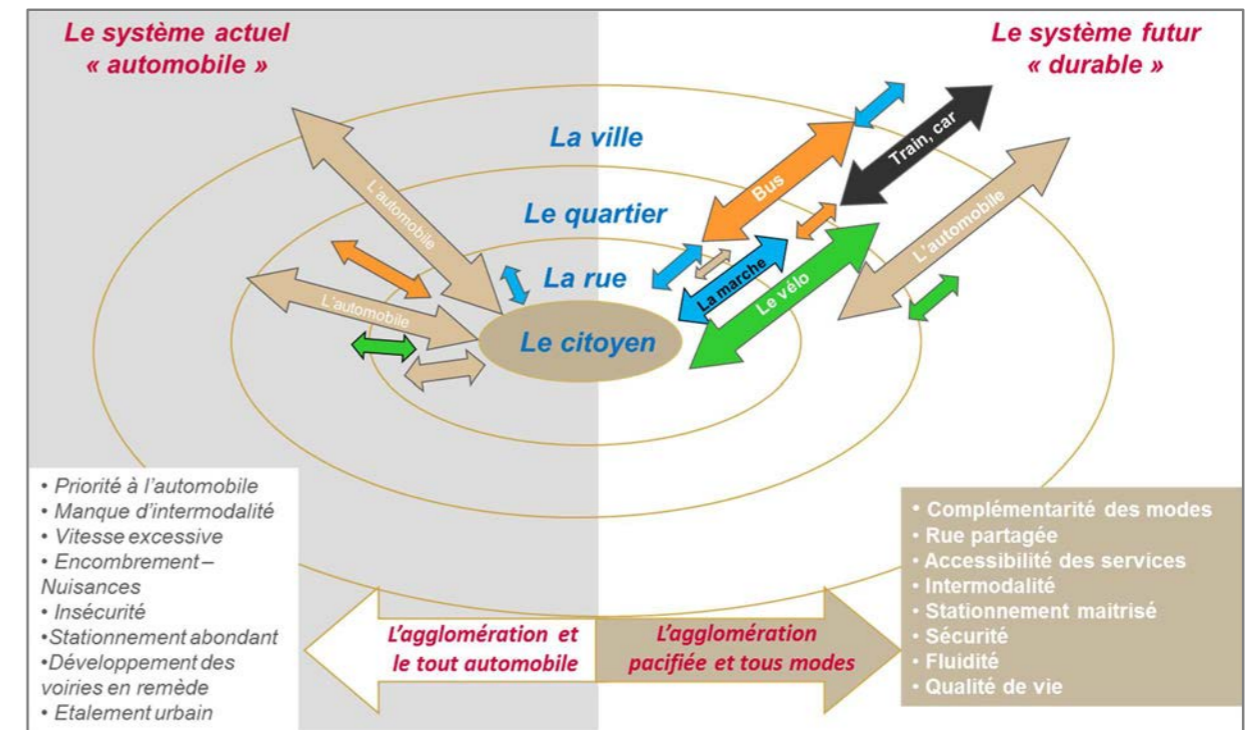


Figure 1 : L'ambition du PDM

Les évolutions attendues sur Grand Lac et l'impact sur les mobilités

Selon les données de l'EMC² de 2022(enquêtes mobilité certifiées Cerema), environ 3,75 déplacements sont réalisés par jour et par habitant.

Les 3 PLU (Plan Local d'Urbanisme) Communautaires fixent des objectifs d'évolution de la population de Grand Lac importants avec 91 132 habitants en 2030 soit 19 % de plus qu'en 2019.

Cette forte évolution démographique génère une évolution importante des déplacements chaque jour. Ainsi, environ 54 000 déplacements quotidiens supplémentaires sont attendus.

Les phénomènes prévisibles d'étalement et de diffusion urbaine, risquent d'accroître l'usage de l'automobile, et les distances à parcourir pour répondre aux besoins de déplacements. Tandis que de manière évidente, l'accroissement du volume des ménages induira également une hausse du parc automobile et donc de ses besoins en termes d'emprise et de stationnement.

Sans la réalisation du PDM, visant à favoriser les modes alternatifs, le risque est fort d'un accroissement des congestions et de la dégradation des espaces publics



Figure 2 : évolutions attendues sur le territoire de Grand Lac

Les ambitions du PDM

De la prédominance de l'automobile à un rééquilibrage modal avec le PDM sur Grand Lac.

En matière de répartition modale issue de l'EMC², la voiture représente 61 % des trajets (dont 48 % voiture conducteur) suivi de la marche avec près de 28 % des déplacements, les autres modes dont les transports collectifs (5 %) ont une part relativement faible actuellement.

La réalisation du PDM doit permettre de tendre vers une amélioration notable des modes alternatifs au détriment de l'automobile. L'usage de la voiture restera important mais ne sera plus un réflexe automatique. En effet, pour des trajets de courtes distances, la marche et le vélo devront devenir des modes pertinents dans le choix modal des habitants. La population de Grand Lac utilisera davantage la marche et le vélo, avec des conditions de déplacements devenues plus agréables et sécurisées grâce à un meilleur partage de la voirie. Le renforcement des transports collectifs et notamment du TER et les contraintes accrues sur le stationnement entraîneront un report modal de la voiture vers les transports collectifs.

» Assumer la croissance démographique de Grand Lac sans subir de conséquences environnementales grâce à un volume de déplacement en automobile contenu.

Avec 19 % de croissance de déplacement attendue d'ici à 2030, il convient grâce au PDM d'éviter que les flux automobiles suivent la même tendance. Les actions proposées dans le PDM ont été analysées en termes d'impacts sur les trajets du quotidien et ce, en fonction de l'évolution attendue selon les modes de transport.

Ainsi, agir sur le développement de la pratique cyclable, densifier l'offre en transports collectifs, favoriser un usage partagé de l'automobile permet de limiter fortement le recours à l'automobile.

Dès lors, il est attendu globalement une stagnation des déplacements en automobile avec une part plus importante d'automobilistes passagers du fait du développement du covoiturage notamment.

Mais cette ambition implique de permettre de presque doubler le nombre de déplacements en transports collectifs ce qui nécessite des investissements pour offrir plus de services et améliorer leur régularité afin de les rendre compétitifs par rapport à un déplacement en voiture.

De même, l'augmentation attendue du volume de déplacement à vélo nécessite la réalisation d'aménagements cyclables en lien avec le Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac pour permettre des trajets sécurisés sur le territoire.

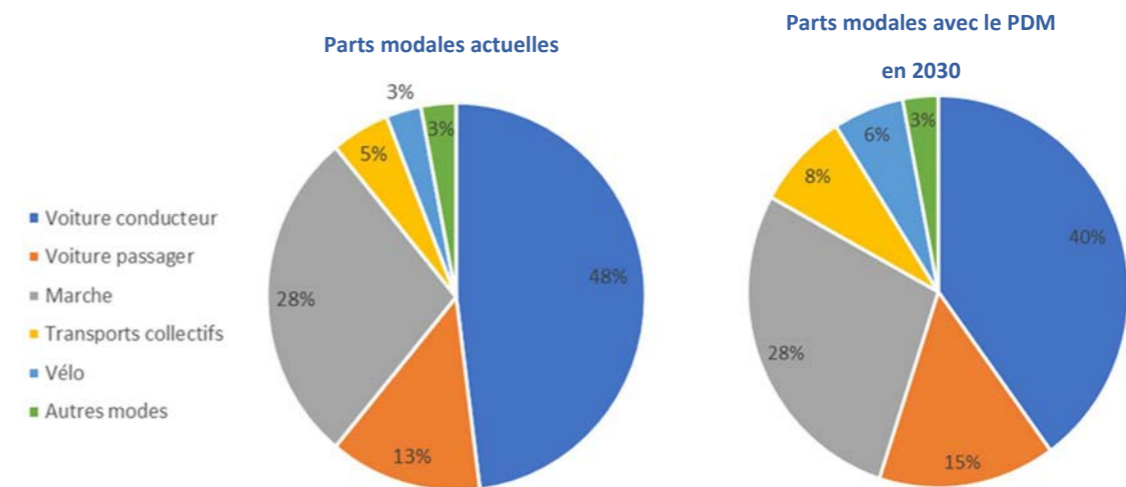


Figure 3 : Evolution des parts modales (EMC²)

Les actions du PDM

Actions	Mesures	Planification	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & Livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilité	ZFE
Orientation 1 : Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public											
Action socle	Évolution du réseau viaire										
Définir l'organisation et l'évolution de la voirie pour un meilleur rééquilibrage des modes											
Action 1.1	Hiérarchisation future du réseau viaire										
Agir sur la pacification de la voirie											
Action 1.2	Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses										
Action 1.3	Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 avec un objectif de sécurisation des déplacements										
Action 1.4	Aller vers un développement de la Rue aux écoles										
Offrir plus de place aux modes alternatifs à la voiture											
Action 1.5	Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus										
Action 1.6	Achever le maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac										
Action 1.7	Œuvrer pour un territoire marchable										
Action 1.8	Favoriser l'accessibilité de tous										
Action 1.9	Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages										

Actions	Mesures	Planification	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & Livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilité	ZFE
Orientation 2 : Développer l'offre et les services pour favorisant l'usage des modes alternatifs à l'automobile											
Action socle	La mise en œuvre d'un SERM (Service Express Régional métropolitain)										
Développer l'offre alternative à la voiture individuelle											
Action 2.1	Développer l'offre bus										
Action 2.2	Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux										
Action 2.3	Lutter contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage										
Action 2.4	Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux										
Action 2.5	Développer l'offre de service pour les vélos et la micro mobilité										
Développer les services et équipements favorables à l'écomobilité											
Action 2.6	Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules des particuliers Poids Lourds et Bus										
Action 2.7	Développer l'offre d'autopartage										
Action 2.8	Déployer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs										
Orientation 3 : Définir un cadre réglementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités											
Action socle	Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie										
Agir sur les politiques de stationnement											
Action 3.1	Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle										
Action 3.2	Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle										
Traduire les actions réglementairement dans le PLUI											
Action 3.3	Mieux lier urbanisme et mobilité										
Communiquer et sensibiliser											
Action 3.4	Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle										
Action 3.5	Faciliter le parcours des usagers sur Grand Large										
Action 3.6	Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche										

4 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Le territoire est caractérisé par 3 grandes entités paysagères :

- Le lac du Bourget ;
- Les contreforts du Jura méridional ;
- Le massif des Bauges.

Le territoire présente une topographie qui contraint l'urbanisation et expose le territoire à des risques d'inondation et des risques de mouvement des sols.

Plusieurs protections naturelles et réglementaires sont présentes sur Grand Lac. Le territoire compte 1 site RAMSAR (convention sur les zones humides), 4 Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APPB), 4 zones Natura 2000, 6 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 2. Ces protections réglementaires permettent la conservation de la biodiversité locale. Néanmoins, les zones urbanisées, notamment celle d'Aix-les-Bains, viennent fragmenter les réservoirs de biodiversité. Les grands axes routiers créent également des obstacles à la petite faune les empêchant de se déplacer d'un réservoir de biodiversité à l'autre.

La gestion de l'eau est supervisée par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE). Il fixe l'objectif d'atteinte de la bonne qualité des eaux superficielles et souterraines.

Le trafic routier a une influence sur la qualité de l'air et l'ambiance acoustique, venant alors induire des risques pour la santé et une dégradation de la qualité de vie des habitants. Les principaux axes sont l'autoroute A41, les départementales D991, D1201, D14, D1504.

Actuellement, la prépondérance de la voiture particulière sur le territoire est à l'origine d'une grande partie des émissions des polluants de proximité et notamment de GES. La qualité de l'air du territoire reste plutôt bonne avec, cependant, une dégradation locale constatée aux abords des grands axes routiers.

Une dégradation de l'ambiance sonore est également constatée aux abords des infrastructures routières (A41, la D1201, la D1504, la D991, la D17, la D10) mais également ferroviaires avec des zones de dépassement de seuils.

L'ambiance sonore est globalement bonne sur le reste du territoire.

5 EFFETS PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT

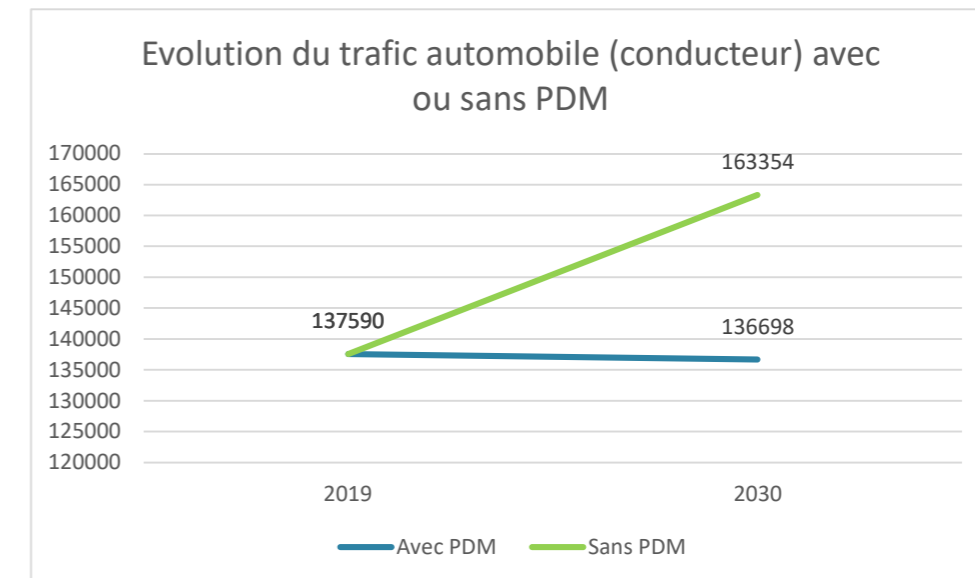
5.1 PREALABLE SUR LA MOBILITE

Les actions du PDM permettent la réduction du nombre de déplacements parcourus en voitures particulières, notamment grâce à la valorisation et à l'amélioration de l'offre en transport en commun, en modes de déplacements actifs et à l'optimisation des déplacements automobiles (lutte contre l'autosolisme).

Ainsi, grâce au PDM l'évolution du volume de déplacements est la suivante :

Mode	2019	2030(PDM)	
	Volume de déplacements	Volume de déplacements	Évolution
Voiture/conducteur	137 590	136 698 (avec PDM)	-1%
Voiture/passager	37 420	51 262	+37%
Marche	80 597	95 689	+19%
TC	14 392	27 340	+90%
Vélo	8 635	20 505	+137%
Total	287 846	386 603	+19%

Le PDM permet également de réduire d'environ 1% le trafic automobile (conducteur) par rapport à 2019 et de maîtriser l'augmentation attendue avec la poursuite de tendance (+ 19%). L'évolution du nombre de déplacements en voiture est donc limitée grâce au PDM.



5.1 EMISSIONS DE GES ET DE POLLUANTS DE PROXIMITE

Actuellement, la prépondérance de la voiture particulière sur le territoire est à l'origine d'une grande partie des émissions des polluants de proximité et notamment de GES. Ce plan de mobilité tente de réduire l'utilisation de la voiture en favorisant l'usage des transports en commun et du vélo, notamment grâce aux actions des orientations 1, et 2. En diminuant le nombre de voitures sur les routes, une réduction des émissions de polluants et de GES est attendue. Le PDM va permettre de limiter l'augmentation tendancielle du nombre de déplacements parcouru en voiture initialement prévue et voire de les diminuer (- 1 %).

L'évolution des émissions de polluants de proximité et de GES est calculée à partir de l'évolution du trafic automobile (conducteur) combinée avec l'évolution du parc automobile. Ainsi, on peut constater une forte réduction pour les émissions de polluants de proximité, de - 15 à - 72 % selon le polluant considéré, avec notamment - 58 % pour les NOx principaux traceurs de la pollution automobile.

	2019	2030	Evolution des émissions
Nox (en kg)	236,86	99,15	-58%
PM10 (en kg)	52,12	14,4	-72%
PM2,5 (en kg)	12,79	10,75	-15%
GES (en kg)	65077.5	51987.23	-20%

Les émissions de GES liés aux trafics sont en baisse de - 20 %.

Nota : les calculs ont été faits à l'aide de HBEFA, ¹et sur une moyenne de 3.5km par déplacements (étude EMC² 2022)

5.2 BILAN CARBONE

Il est attendu une réduction de 20,2% des émissions de Gaz à Effet de Serre entre 2019 et 2030. Des réductions sont également attendues avec l'amélioration et l'optimisation de la desserte en marchandise (non quantifiées à ce stade).

Cependant, l'amélioration du parc automobile passe par un renouvellement et un « verdissement » des véhicules qui induit des émissions de GES propres à la construction de ces nouveaux véhicules avec notamment des technologies dont le bilan carbone sur l'ensemble du cycle de vie n'est pas encore maîtrisé (batteries notamment).

La réalisation du PDM nécessite également des travaux d'aménagement qui se traduisent par des émissions de GES spécifique selon la nature et la provenance des matériaux employés ainsi que leur mise en œuvre (consommation des engins de chantier). A ce stade, le PDM ne peut évaluer ces éléments mais ces émissions en phase chantier restent faibles au regard des impacts positifs attendus. En effet, les aménagements restent très modérés puisque essentiellement basés sur une optimisation de l'existant.

De même, la réalisation du PDM ne nécessite que très peu d'aménagement sur des terrains non construits pouvant actuellement s'apparenter à des puits de carbone. L'évolution de la séquestration Carbone restera non significative sur le territoire avec la mise en œuvre du PDM.

En synthèse, l'investissement carbone de la mise en œuvre du PDM est rapidement amorti avec une réduction de près de 20 % sur 20 ans uniquement sur la réduction des trafics automobiles. Le PDM s'inscrit dans la trajectoire Carbone du PCAET.

5.3 QUALITE DE L'AIR

A l'échelle d'un plan de mobilité, le facteur majeur influençant la qualité de l'air est le trafic automobile émetteur de polluants de proximité.

Globalement les actions permettant le report modal vers les modes de déplacements décarbonés permettent d'améliorer la qualité de l'air de manière globale mais les actions ciblent particulièrement le pôle urbain d'Aix-les-Bains, là où la qualité de l'air est plutôt dégradée, notamment les actions permettant d'améliorer l'offre de transport en commun (Actions 1.5, 2.1, et 2.2).

La pacification des zones 30 aura globalement une incidence positive sur la qualité de l'air sur les centres de villages et des quartiers. En effet, même si la réduction des vitesses peut apparaître parfois comme aggravante sur les émissions (les moteurs thermiques n'étant pas à l'optimal de leur rendement), la mesure reste particulièrement efficace pour une maîtrise des flux de voiture, l'utilisation des véhicules hybrides et la réduction des situations de congestions.

5.4 AMBIANCE ACOUSTIQUE

Le PDM permet d'éviter l'évolution tendancielle du nombre de déplacements réalisés en voiture et les nuisances associées.

Compte tenu que l'évolution du bruit ressenti n'est pas directement corrélée au trafic, les évolutions de trafic attendues restent peu significatives sur l'ambiance acoustique du territoire. Grand lac ne pouvant agir sur le trafic de transit, les abords des grands axes routiers ne verront pas d'amélioration de l'ambiance acoustique. Mais, il s'engage à saisir certaines opportunités notamment avec la réduction de la vitesse à 110 km/h.

Certaines actions localisées pourront se traduire par un apaisement localisé comme sur les secteurs de centre bourg (hiérarchisation des voiries, pacification des zones 30) où la redistribution du trafic, notamment Poids Lourds permettra de créer des zones calmes.

5.1 AUTRES NUISANCES

Aucune action ne vise à avoir un impact négatif sur les autres nuisances.

5.2 RESSOURCES NON RENOUVELABLES

Les actions valorisant l'usage des modes actifs vont permettre de réduire l'utilisation de la voiture et donc la consommation d'énergie non renouvelable. C'est le cas de l'action qui développe le schéma cyclable (action 1.6), et celle qui développe les itinéraires piétons (action 1.7).

La consommation d'énergie non renouvelable sera également réduite avec les actions qui favorisent l'usage de lavoiture électrique (énergie dite « décarbonée » incluant l'électricité nucléaire avec un mixte croissant d'énergie renouvelable).

¹ HBEFA est une base de calcul standardisée pour les émissions du trafic routier. Les données sont issues d'une base de données Européennes.

5.3 SOLS

Le PDM n'est pas générateur d'artificialisation du sol. Les seuls aménagements potentiels (actions 2.5 et 3.2) concernent des constructions qui pourront être intégrées dans le tissu urbain et seront encadrées par les documents d'urbanisme ou concernent en grande majorité une évolution des infrastructures existantes.

5.4 EAU : PRESERVATION DE LA RESSOURCE ET GESTION DES EAUX PLUVIALES

Les actions du PDM n'engendrant pas d'artificialisation du sol, la ressource en eau sera préservée.

5.5 RISQUES NATURELS

Les actions du PDM n'engendrant pas d'artificialisation du sol, les impacts sur les risques naturels sont négligeables.

5.6 FAUNE/FLORE BIODIVERSITE HABITAT NATUREL/ TRAME VERTE ET BLEUE (TVB)

La création de pistes cyclables (action 1.6) aura peu d'impact sur les zones naturelles. La majorité du schéma cyclable se situe autour du pôle urbain d'Aix-les-Bains et sur des chemins déjà existants. Seul un tronçon traverse une zone Natura 2000, et peut potentiellement entraîner un élargissement de la voirie. Toutefois cette zone étant réduite les impacts sont jugés faibles.

La réalisation du schéma cyclable peut entraîner une augmentation de la fréquentation induisant des impacts sur les milieux naturels (dégradation des lieux, le dépôt de déchets, le piétinement). Des panneaux permettront de sensibiliser les usagers à la sensibilité des zones traversées et de rappeler les comportements à respecter pour limiter les impacts de la fréquentation.

5.7 PAYSAGE ET PATRIMOINE

Le maillage cyclable (Action 1.6) et la pacification (Action 1.3) de certaines zones permettront de valoriser le patrimoine local. En effet, le maillage cyclable permettra de relier les sites naturels inscrits. La pacification permettra de favoriser la marche dans les centres urbains et de valoriser le tourisme.

5.8 SANTE

Les actions du PDM favorisent l'usage des modes actifs, induisant une pratique physique et régulière des habitants bénéfique pour leur santé.

De plus la sécurité sera améliorée sur le territoire grâce aux actions de pacification (action 1.3) et au développement de rue aux écoles (action 1.4).

Enfin, la lutte contre l'autosolisme et la promotion des transports en commun favoriseront le vivre ensemble qui s'inscrit comme un déterminant de santé au même titre que l'activité physique.

5.9 DECHETS

Aucune action ne vise à valoriser certains déchets ou à avoir un impact négatif sur les déchets.

5.10 ESPACE PUBLIC, URBANISME, CONSOMMATION D'ESPACE

Dans le cadre du PDM, seules deux actions peuvent être génératrices de consommation d'espace (action 2.5 et 3.2). Toutefois les infrastructures prévues pourront être intégrées dans le tissu urbain et seront encadrées par le PLU. Ainsi, la consommation d'espace est limitée.

Ce plan de mobilité aura également un impact positif sur l'espace public puisque le développement des pistes cyclables (Action 1.6) est un facteur amplificateur et accélérateur de l'amélioration de l'espace public.

L'intégration d'espaces verts dans les actions de réaménagement de voirie apparaît comme un élément déterminant à mettre en place afin de valoriser les espaces publics du territoire.

5.11 ILOT DE CHALEUR URBAIN/ MATERIAUX

Les actions du PDM ne sont pas de nature à augmenter les effets d'ICU. La création de la maison d'accueil (action 2.5) et la création du centre urbain de distribution pourront être intégrées dans le tissu urbain déjà imperméabilisé.

La végétalisation des espaces publics (action 1.7) aura même un impact positif de réduction de ces îlots de chaleurs urbains.

6 MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION AU SEIN DES ACTIONS

À la suite de l'analyse des actions du PDM des mesures de réduction et d'évitements sont proposées afin de réduire les impacts environnementaux que les actions peuvent causer :

- Verdissement de la flotte de véhicules d'autopartage et de la flotte de bus : Le verdissement de la flotte permettrait de réduire les émissions de carbone locales, toutefois le coût carbone lié à l'investissement carbone des changements de motorisation sur l'ensemble du cycle de vie est à prendre en compte dans le bénéfice attendu ;
- Etude de localisation en cas d'aménagement avec la mise en place d'éco critères : Lors de la mise en place de centre de distribution urbaine, une étude préalable peut être réalisée afin d'évaluer les impacts en matière d'effet de chaleur urbains, d'imperméabilisation du sol,
- Prises en compte des risques naturels lors des choix d'aménagement ;
- Mise en place de panneaux d'informations sur les zones naturelles, afin d'informer les usagers à la sensibilité des zones traversées et de rappeler les comportements à respecter pour limiter les impacts de la fréquentation ;
- Intégration d'espaces verts dans les futures infrastructures routières, selon une palette végétale locale et adaptée au changement climatique (pas d'essence ornementale) ;
- Emploi de matériaux à faible albédo (pouvoir réfléchissant d'une surface).

PARTIE 1 : INTRODUCTION

1 L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PLAN DE MOBILITE

Qu'est-ce qu'un plan de mobilité ?

Le plan de Mobilité (PDM), anciennement Plan de Déplacement Urbain (PDU) vise à régir les stratégies de mobilité à l'échelle d'un territoire. Initialement le Plan de Déplacement Urbain a été créé par la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (Loti) en 1982. C'est un outil de planification des déplacements pour les 10-15 prochaines années suivantes. Il vise à anticiper les évolutions des modes de déplacements en régissant l'organisation des transports de personnes, des transports de marchandises, la circulation et les stationnements. Ces stratégies visent un équilibre entre la protection de l'environnement, la santé.

La réalisation du plan local de mobilité est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants au sens de l'INSEE.

Globalement c'est un outil de planification et de programmation qui définit des outils, des actions et des objectifs concernant les modes de déplacements des années à venir. Il doit répondre à 11 objectifs réglementaires permettant de couvrir l'ensemble de la mobilité :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé ;
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale ;
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants ;
- L'amélioration de l'usage du réseau principal de voiries dans l'agglomération par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport ;
- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers ;
- L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques ;
- L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires ;
- L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et véhicules de transport scolaire ;
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables Ainsi, que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

Le contenu d'un plan de mobilité

Le document du plan de mobilité comporte plusieurs pièces :

- La présentation du plan de mobilité ;
- La stratégie du plan de mobilité ;
- Le plan d'action du plan de mobilité ;
- L'état initial de l'environnement ;
- L'évaluation du plan de mobilité ;

Les apports de la LOM sur la planification de la mobilité

Les articles L 1214 1 à L 1214 38 du Code des Transports régissent les règles quant à l'élaboration et aux objectifs du plan local de mobilité Ces articles sont en lien avec le Code de l'Urbanisme (cohérence avec les SCOT, PLU, etc.) et avec le Code de l'Environnement. Ils ont été modifiés par la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 qui repose sur trois piliers.

- Investir plus et mieux dans les transports du quotidien ;
- Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer ;
- Engager la transition vers une mobilité plus propre.

Cette loi opère un changement de fond dans la définition du droit aux transports transformé en droit à la mobilité pour couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure. Dans ce cadre de généralisation des questions de transports à l'ensemble des réflexions sur les mobilités, la LOM remplace le Plan de Déplacements Urbains par un Plan De Mobilité (PDM).

Le Plan De Mobilité donne une organisation plus large des mobilités aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) que les Plans de Déplacements Urbains. En particulier, le plan de mobilité prend en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, solidaires, partagées) Ainsi, que les enjeux de logistiques.

Ces plans locaux de mobilité s'inscrivent dans des objectifs supplémentaires de diminution des émissions de gaz à effet de serre, pour la préservation de la biodiversité, de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et sonore. La LOM demande aux AOM de « *contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain* ». Elle leur assigne certaines missions générales : « la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité » en associant l'ensemble des acteurs concernés (art L 1231 1 1 du Code des transports), notamment à travers l'élaboration d'un Plan de Mobilité.

Ils doivent également désormais explicitement tenir compte de la diversité des composantes du territoire notamment des zones périurbaines et rurales, Ainsi, que des besoins spécifiques de la population de ces différents territoires.

Les liens de prise en compte entre les différents documents de planification

Extrait de l'article L1214-7 du code de des transports

« Le plan de mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre Ier du code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII dudit code, avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et avec le schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales.

Le plan de mobilité est compatible avec le plan climat-air-énergie territorial mentionné à l'article L. 229-26 du code de l'environnement lorsque le plan climat-air-énergie territorial recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Le plan de mobilité prend en compte le ou les plans climat-air-énergie territoriaux ne recouvrant qu'une partie du périmètre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Pour les plans de mobilité approuvés avant l'adoption du plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement ou du schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales, l'obligation de compatibilité mentionnée au premier alinéa du présent article s'applique à compter de leur révision.

Le plan de mobilité prend en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et est compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma, dans les conditions prévues par l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales. »

Contenu réglementaire de l'évaluation environnementale

Extrait de l'article L. 122 – 20 du code de l'environnement

« II.-Le rapport environnemental, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale, comprend un résumé non technique des informations prévues ci-dessous :

1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;

2° Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan, schéma, programme ou document de planification et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification. Lorsque l'échelle du plan, schéma, programme ou document de planification le permet, les zonages environnementaux existants sont identifiés ;

3° Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ;

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;

PARTIE 2 : METHODES UTILISEES

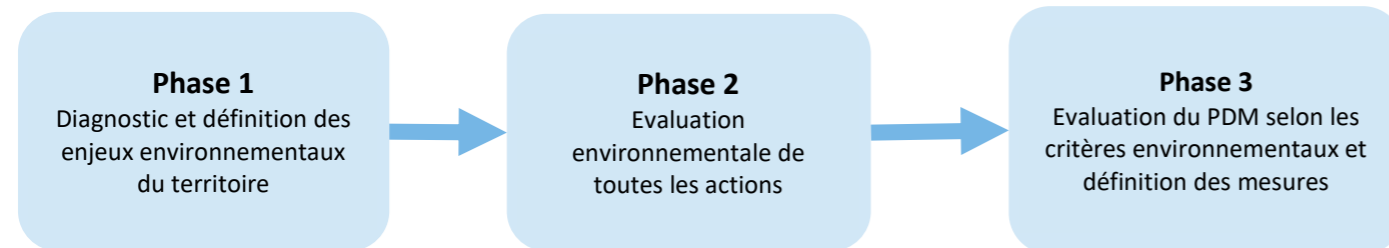
1 METHODE GENERALE UTILISEE POUR L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le rapport environnemental du plan de mobilité s'appuie sur une méthode rigoureuse et répond à des dispositions réglementaires de l'évaluation environnementale. Il a identifié les facteurs environnementaux pertinents le plus en amont possible de la démarche. L'évaluation environnementale s'inscrit comme un outil de diagnostic et d'aide à la décision, un outil de suivi et d'évaluation permettant d'apporter des réponses éclairées aux questionnements qui guident l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan de mobilité cohérent et durable.

L'évaluation environnementale vise Ainsi, à remplir quatre grands objectifs :

- Fournir les éléments de connaissance environnementale utiles à l'élaboration du document permettant d'identifier les enjeux environnementaux ;
- Aider aux choix d'aménagement et à l'élaboration du contenu du document : garantir la pertinence des orientations au regard des enjeux ;
- Contribuer à la transparence des choix et rendre compte des impacts des politiques publiques : informer, sensibiliser et associer le public ;
- Préparer le suivi de la mise en œuvre du PDM : évaluer à postériori.

Les différentes étapes de l'évaluation environnementale du PDM sont les suivantes :



Phase 1

La phase 1 constitue le socle stratégique de l'évaluation environnementale. Elle a pour objectif de réunir pour chaque thématique environnementale les données nécessaires et suffisantes à l'évaluation environnementale du PDM, de définir l'état initial de chaque thématique et à partir de ces constats, de faire émerger les enjeux environnementaux à l'échelle du plan de mobilité.

Phase 2

La phase 2 a pour objectif d'évaluer chaque action selon les différentes thématiques environnementales. Une appréciation des impacts dans le sens d'un changement positif ou négatif de chaque action est réalisée. L'impact peut être direct ou indirect s'il résulte d'une relation de cause à effet.

Les incidences peuvent être qualifiées de :

- Positives lorsqu'il est estimé qu'elles ont un effet sur l'environnement améliorant la qualité d'une ou plusieurs des composantes de celui-ci ;
- Négatives lorsqu'il est estimé qu'elles ont un effet entraînant la dégradation d'une ou plusieurs des composantes de l'environnement.

La notion relative à la prévisibilité des incidences signifie que toutes les incidences ne sont pas connues précisément lors de l'élaboration du plan de mobilité.

La notion relative à la notabilité des incidences signifie que les analyses doivent porter sur les incidences les plus importantes, car elles concernent les enjeux environnementaux prioritaires où elles se distinguent des autres par leur ampleur.

Le lien avec l'état du territoire du point de vue de l'environnement et en l'occurrence avec les enjeux environnementaux identifiés dans l'état initial de l'environnement est central dans l'analyse de chaque action car le sens de l'exercice est bien d'interroger les effets probables des actions du plan de mobilité au regard des enjeux ressortant de cet état initial de l'environnement. Les orientations du plan de mobilité ont donc fait l'objet d'une analyse des incidences au regard des enjeux environnementaux.

L'analyse des incidences du plan de mobilité sur l'environnement a Ainsi, permis de définir dans un premier temps les incidences liées à la mise en œuvre du plan en confrontant les orientations et actions aux enjeux définis en phase 1.

Phase 3

Suite à l'évaluation action par action, le PDM est évaluée dans son ensemble afin de qualifier les impacts environnementaux à l'horizon du PDM. Le PDM est évalué selon 15 critères. Lors de cette phase, une quantification plus poussée de chaque impact est réalisée. Cette quantification plus précise permet également de vérifier si ce PDM répond aux objectifs des documents cadres (PCAET).

En cas d'impact négatif des mesures de réduction et d'évitement sont proposées afin de limiter les impacts.

PARTIE 3 : PRESENTATION DU PDM GRAND LAC

1 CARACTERISATION & PRATIQUES DE DEPLACEMENT SUR LE TERRITOIRE GRAND LAC

À l'occasion de la réalisation du PDM de la CA Grand Lac, un diagnostic de la mobilité a été réalisé par le bureau d'études ITEM en novembre 2023. Ce diagnostic intègre :

- Une présentation du contexte territorial en termes de mobilité, notamment pour les déplacements pendulaires ;
- Une synthèse par thématique de la mobilité sur le territoire de la CA Grand Lac abordant les pratiques de déplacements sur le territoire, les caractéristiques du réseau viaire et les conditions de circulation, l'offre de transports collectifs et son usage par les riverains, le recours aux modes actifs et les services mis à disposition par la collectivité, l'offre et les conditions de stationnement sur le territoire.

1.1 CONTEXTE TERRITORIAL

Les éléments ci-dessous sont issus du diagnostic de la mobilité sur la CA Grand Lac. Ils permettent de présenter de mieux appréhender l'identité du territoire, ses caractéristiques sociodémographiques ainsi, que les éléments structurants définissant le contexte local en termes de déplacement.

Une situation géographique multipolaire privilégiée

L'agglomération est située sur un axe structurant de l'ouest alpin, reliant, du nord au sud, les pôles de Genève, Annecy, Chambéry et Grenoble. Depuis Aix-les-Bains, tous ces pôles sont à moins de 80km (1h). Le pôle Lyonnais est quant à lui à moins de deux heures de Grand Lac. Grand Lac est également à proximité immédiate de l'axe Transalpin Lyon-Turin, via Chambéry, en cours de développement, notamment d'un point de vue ferroviaire.

Cette localisation permet à Grand Lac de profiter d'un réseau attractif d'infrastructures de tous modes.

Les infrastructures permettent une ouverture multimodale vers les pôles extérieurs :

- L'A41 qui relie Genève à Chambéry, et l'A43 qui relie Chambéry à Lyon. Ce réseau d'autoroute est connecté au réseau local par deux échangeurs (Drumettaz-Clarafond et Grésy-sur-Aix) et deux autres à proximité du territoire (La Motte Servollex et Alby-sur-Chéran) ;
- Les trois axes ferroviaires à vocation régionale accessibles par six gares distribuées sur le territoire ;
- Le Rhône en tant qu'infrastructure fluviale sur la frange nord-ouest mais sans infrastructure portuaire ;
- L'aéroport de Chambéry-Savoie.

Le caractère multipolaire peut induire également un éclatement et une diffusion des déplacements, notamment pendulaires.

Un territoire dont les déplacements sont influencés par la topographie

Les trois principaux secteurs topographiques (bords du lac du Bourget, coteaux et pics montagneux) conditionnent la nature et les pratiques de déplacements. Plus le relief est élevé, plus les déplacements modes actifs et piétons sont contraints. Le recours à l'automobile sera ainsi, plus fréquent lors de déplacements pendulaires.

Les caractéristiques topographiques et la structuration urbaine du territoire permet de définir plusieurs entités territoriales facilitant la lecture des caractéristiques démographiques et pratiques de déplacements :

- Aix-les-Bains en tant que pôle central ;
- Une couronne périurbaine au sud d'Aix-les-Bains, qui s'étend de Bourdeau à Méry ;
- Une couronne périurbaine au nord d'Aix-les-Bains (Brisson Saint Innocent et Grésy sur Aix) ;
- Les communes situées sur les coteaux du Revard ;
- Les communes situées sur les Coteaux de la dent du Chat ;
- Le secteur de l'Albanais ;
- La Plaine de la Chautagne.

Un développement territorial générant un accroissement de la demande de déplacements

Selon les données de l'INSEE de 2019 le territoire compte 76 759 habitants. Il est constitué

- D'une ville centre, Aix-les-Bains, qui concentre 40% de la population du territoire (plus de 30 000 habitants) ;
- De 3 pôles secondaires : Le Bourget du Lac, Grésy sur Aix et Entrelacs ;
- De 13 communes intermédiaires (de 1 000 à 3 000 habitants) ;
- De 11 communes de moins de 1000 habitants.

Le territoire est globalement dense mais présente des disparités qui conditionnent l'organisation des déplacements actuels et les évolutions à envisager pour le PDM

La population est globalement en augmentation (+6% entre 2013 et 2019), principalement sur les secteurs de l'Albanais et Coteaux du Revard et dans une moindre mesure, sur les secteurs des Coteaux de la dent du Chat et de La Plaine du Chautagne. La croissance sur Aix-les-Bains est modérée (+0,5%).

La population captive (jeunes de moins de 18 ans, personnes de plus de 75 ans, individus aux faibles ressources financières, etc.) est concentrée sur Aix-les-Bains (22% de sa population soit 46% des captifs). Ailleurs, la part des captifs représente en moyenne 17% de la population

- Le développement accru de la périurbanisation entraîne un accroissement de la demande de déplacements.
- L'étalement urbain et la topographie du territoire s'accompagne d'une augmentation du taux de motorisation et d'une désaffection des modes actifs.

Une forte motorisation corrélée au lieu de résidence

Taux de motorisation (diagnostic mobilité fait par le bureau d'études ITEM)

- 1,38 à l'échelle du territoire ;
- > 1 sur Aix-les-Bains (1,12) et de plus en plus élevé à mesure que l'on s'écarte de la ville centre ;
- Secteurs périurbains : compris entre 1,49 et 1,62 ;
- Secteurs ruraux : compris entre 1,63 et 1,76 et peut dépasser 1,8 à l'échelle communale (Saint Ours).

Ce taux est fortement lié au logement : À l'échelle globale, ce taux est de 1,64 dans les logements individuels et 1,04 dans les logements collectifs.

Ménages sans voiture

- 11% des ménages ne disposent pas de voitures.
- Taux en diminution à mesure que l'on s'écarte de la ville centre : 18% des ménages sur Aix-les-Bains. De 3% à 7% dans les secteurs périurbains ou ruraux

Ces ménages connaîtront des difficultés de déplacement s'il n'existe pas de solution alternative adéquate et constituent également une population dite captive

Un tissu d'emplois insuffisant pour répondre aux besoins des actifs mais en évolution

Taux d'emploi par actif

Avec 0,78 emploi par actif occupé, le territoire n'est pas autosuffisant en termes d'emplois induisant une nécessité de quitter Grand Lac pour travailler.

Le territoire possède plusieurs zones d'activités au niveau d'Aix-les-Bains et sa couronne périurbaine. C'est pourquoi les emplois sont concentrés sur Aix-les-Bains et sa couronne périurbaine avec 9 emplois sur 10 sur Aix-les-Bains et sa couronne.

Localisation et évolution des zones d'emploi

- Parcs d'activités tertiaires structurants :
 - Savoie Technolac (Le Bourget-du-Lac) - En cours de requalification et de développement à l'horizon 2050. + 1800 salariés à terme ;
 - Savoie Hexapôle (Méry) – Extension et densification des tranches existantes. +500 salariés à termes ;
 - En cours de création : ZA des Sources (Grésy sur Aix) ; +350 emplois à terme. Extension et densification des zones annexes pour 200 emplois ;
- Les zones d'activités communautaires à vocation industrielle et/ou commerciale (Motz Serrières dans la Chautagne, Chaudanne Orly à Albens, L'échangeur à Grésy sur Aix, Pré Gault à Voglans ;
- Les zones d'activités communales principalement à vocation artisanale.

- Les actifs supplémentaires attendus à termes appellent une attention particulière en matière de déplacements : conditions d'accessibilité, notamment routières, accroissement des phénomènes de congestion ;
- Développement de l'offre d'emploi qui devrait favoriser la réduction des déplacements des actifs à l'extérieur du territoire mais également attirer des actifs extérieurs sur le territoire ;
- Nécessité de proposer également des conditions d'accessibilité tous modes répondant aux besoins des salariés étudiants et des visiteurs.

Les pôles générateurs de déplacements

→ Les pôles d'emploi des actifs :

- Les parcs d'activités et zones commerciales répartis entre Aix-les-Bains et sa couronne périurbaine (Grésy sur Aix, Drumettaz Clarafond et Le Bourget du Lac) ;
- Les zones artisanales sur des communes de plus petite taille : Albens, Ruffieux ou La Biolle permettent une offre d'emploi de proximité ;
- Les commerces de proximité sur une dizaine de communes telles que Viviers du Lac, Mouxy, Albens ou encore Serrières en Chautagne.

→ Les pôles éducatifs principalement implantés sur :

- Aix-les-Bains : 8 établissements du second degré sur les 13 établissements du territoire ;
- Le Bourget du Lac : pôle universitaire majeur à l'échelle de Métropole Savoie (≈ 5 000 étudiants) ;

→ Les autres pôles : équipements de loisirs, établissements de santé, services administratifs, Pôles d'Échanges Multimodaux et points touristiques.

Hiérarchisation des pôles générateurs de déplacements

1. Le pôle majeur : Aix-les-Bains, qui concentre l'essentiel des fonctions commerciales et de services du territoire, avec les principaux équipements commerciaux, de santé, sportifs et culturels
2. Les pôles d'équilibre : Grésy sur Aix, Drumettaz Clarafond et Le Bourget du Lac, principalement situés dans la couronne périurbaine aixoise, qui en concentrant à la fois des zones d'activités à vocation communautaire, des établissements scolaires et des équipements sportifs
3. Les pôles intermédiaires Albens, La Biolle, Voglans et Mouxy, qui regroupent un panel de commerces, d'équipements et de services, mais insuffisants pour répondre à l'ensemble des besoins
4. Les pôles de proximité (Motz Serrières, Ruffieux, Chindrieux, La Biolle et Brison Saint Innocent), qui comptent quelques commerces de proximité ou des établissements d'enseignement primaire n'apporteront qu'une réponse très insuffisante aux besoins des habitants

- La distance du pôle universitaire à la ville centre induit des déplacements pendulaires entre Aix-les-Bains et le Bourget du Lac à assurer en TC ou mobilités actives car les étudiants forment une population potentiellement captive ;
- La concentration des équipements sur un axe Albens Le Bourget du Lac via Aix-les-Bains, induit une concentration des besoins, pour tous motifs de déplacements. Contexte imposant la nécessité de proposer une offre multimodale de transport à destination de la ville centre et de sa périphérie ;
- La hiérarchisation des pôles urbains met en évidence les zones « vides » qui induisent des déplacements plus longs et des populations captives.

1.2 ENJEUX DU PDM SUR LA MOBILITE

Au-delà d'un constat de conditions de circulation satisfaisantes sur le territoire présentant des flux globalement fluides même aux heures de pointe, le diagnostic validé en 2023 permet de dégager les enjeux suivants :

Conditions de circulation :

- **Favorisation de l'utilisation de l'A41** pour rejoindre Aix-les-Bains et le sud du territoire depuis le Nord et Annecy/Genève afin de limiter le trafic de transit, en particulier sur la D1201,
- **Limitation de la traversée d'Aix-les-Bains par la RD 991**, en particulier aux abords de la Gare SNCF, en favorisant les déplacements automobiles Nord / Sud par la RD 1201, voire l'A41,
- **Organisation des axes Est/Ouest**, en particulier la traversée du Viviers-du-Lac,
- **Pacification et généralisation des zones 30 dans les secteurs denses**, en s'appuyant sur des aménagements d'apaisement des vitesses,
- **Cohabitation modale et meilleur partage de la voirie**, grâce à des profils de voie qui prennent en compte l'ensemble des modes.

Stationnement :

- **Réduction des difficultés de stationnement en rabattement de la gare d'Aix-les-Bains**,
- **Amélioration à Aix-les-Bains et Le Bourget-du-Lac de la gestion du stationnement suivant les usagers** (actifs, résidents, visiteurs) et **l'optimisation de l'offre pour les touristes** (jalonnement et/ou capacité/réglementation pour les plages),
- **Meilleure gestion de l'attractivité touristique par l'ensemble des communes en lien avec des plages** (Viviers-du-Lac, Tresserve et Brison-Saint-Innocent pour Grand Lac),
- **Amélioration et optimisation des conditions de livraison** dans les secteurs les plus urbanisés
- **Favorisation du covoiturage** notamment au niveau des **échangeurs autoroutiers** et des **principaux pôles d'emplois**.

Transports collectifs :

- **Sur le territoire de Grand Lac, les TC doivent être améliorés sur la thématique des conditions de rabattement notamment au niveau de la gare de Viviers-du-Lac et dans une moindre mesure à Grésy-sur-Aix ;**
- **Les lignes régulières pourraient desservir Mouxy et celles desservant Drumettaz-Clarafond et Viviers-du-Lac pourraient être améliorées (desserte / offre / amplitude horaire) ;**
- **Une réflexion sur de nouvelles haltes potentielles qui pourraient s'ouvrir à Voglans (en lien avec la gare de Viviers-du-Lac) ;**
- **Le développement de l'autostop solidaire participatif pourrait être incité dans les communes les plus « enclavées » des TC, au potentiel trop limité pour un développement attendu de l'offre ;**

Modes actifs et management de la mobilité :

- **Développement de la culture de la mobilité durable** notamment dans les entreprises,
- **Augmentation de la part modale des vélos** pour les **déplacements des actifs**,
- **Rabattement et qualité du stationnement vélo** à proximité de **toutes les gares**,
- **Priorisation de la marche à pied** sur Aix-les-Bains et principaux pôles urbains.

1.3 SYNTHÈSE DÉTAILLÉE PAR THÉMATIQUE DE LA MOBILITE SUR LA CA GRAND LAC

L'analyse détaillée de la mobilité établie à l'échelle de la CA Grand Lac a été réalisée en novembre 2023 par ITEM dans le cadre du diagnostic préalable à l'établissement du plan d'actions du PDM Grand Lac 2024.

Les tableaux suivants présentent une synthèse de cette analyse.

PRATIQUES DE DEPLACEMENT	
Enquête ménage EMC ² Métropole Savoie - Avant Pays Savoyard (CEREMA 2022)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Polarisation forte d'Aix-les-Bains mais incomplète à l'échelle du PDM ; ▪ Territoire Grand Lac sous l'influence de deux polarités extérieures de niveau supérieur : Chambéry et dans une moindre mesure Annecy ; ▪ Axe Chambéry-Aix-les-Bains formant un continuum urbain avec une attirance réciproque de Chambéry, d'Aix-les-Bains et des polarités secondaires de la couronne périurbaine Sud
Périmètre large comprenant Chambéry Métropole, l'Avant-Pays Savoyard, et Grand Lac	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Télétravail pour 15% des actifs ; ▪ Taux de motorisation élevé des ménages ; ▪ Équipement vélo : Ménages du pôle urbain de Grand Lac moins bien équipés (56%) ; Ménages des autres communes de Grand Lac mieux équipés (61%) ; ▪ Forte autonomie du territoire : 89% des déplacements se font à l'intérieur du périmètre EMC², et 91% pour le pôle urbain de Grand Lac ; ▪ Déplacements pour le travail et les études représentent seulement 32% des déplacements sur le territoire de l'EMC², et 29% sur le pôle urbain de Grand Lac. ; ▪ Les autres motifs sont liés aux achats, aux accompagnements, aux visites et autres motifs ▪ Usage de la voiture plus élevé sur Grand Lac / moyenne du périmètre ; ▪ Usage des modes actifs plus élevé sur Grand Lac / moyenne du périmètre ; ▪ Baisse de la part de la voiture et hausse relative des modes actifs / Étude 2007 ; ▪ Taux d'occupation des véhicules particuliers très faible pour les motifs domicile-travail : seulement 1,04 personnes/voiture ;
Flux scolaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 75% des scolaires résident sur le territoire ; ▪ Parmi les 16 500 scolaires résidant sur le territoire, 60% étudient dans leur propre secteur de résidence et 14% dans un autre secteur du périmètre PDM ; ▪ Flux internes : concentration des flux sur Aix-les-Bains et sa couronne périurbaine. Près de 75% des flux se font à l'échelle de la ville centre et de sa couronne périurbaine ; ▪ Flux sortant : 4 300 scolaires. Principalement en direction de Chambéry (53%), 7% vers Annecy et 37% vers d'autres territoires ; ▪ Flux entrant : 2 900 scolaires. Principalement en provenance de Chambéry (50%) suivi de Rumilly (5%) ; ▪ Principaux pôles d'attraction : Campus de l'université Savoie Mont Blanc, au Bourget du Lac (66%) et Aix-les-Bains (21%) ; ▪ Principales relations fortes associées aux flux scolaires : ▪ Le Bourget du Lac <> Chambéry, Aix-les-Bains <> Chambéry, Le Bourget du Lac <> La Motte Servolex, Aix-les-Bains <> Grésy sur Aix, Aix-les-Bains <> Brison Saint Innocent ;

Flux des actifs	<ul style="list-style-type: none"> 32 850 actifs occupés Plus d'un actif occupé sur deux (55%) réside et travaille sur le territoire : <ul style="list-style-type: none"> 33% des actifs travaillent dans leur propre secteur de résidence dont la très grande majorité (près de 90%) dans leur propre commune. Ce qui génère des déplacements de courte distance 20% travaillent dans un autre secteur du périmètre PDM 46% travaillent à l'extérieur du territoire (environ 15 890 actifs) <hr/> <ul style="list-style-type: none"> Flux internes : un tiers des flux concerne des actifs qui résident et travaillent sur Aix-les-Bains. 70% des flux se font à l'échelle de la ville centre et de sa couronne périurbaine Faibles distances Domicile-Travail permettant : <ul style="list-style-type: none"> Pour les déplacements internes d'utiliser les modes actifs Pour les déplacements en direction d'Aix-les-Bains d'utiliser des liaisons TC <hr/> <ul style="list-style-type: none"> Flux entrants : 10 882 actifs résidant à l'extérieur travaillent sur le territoire <ul style="list-style-type: none"> Premier pôle émetteur d'actifs vers le territoire : Grand Chambéry (45% des actifs entrants) suivi par la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie (7%) Principaux pôles d'attraction : Aix-les-Bains mais aussi Le Bourget du Lac (Savoie Technolac 27% des flux entrants, Voglans avec les ZAE la Françon et Pré Gault ou Méry avec Savoie Hexapôle <hr/> <ul style="list-style-type: none"> Flux sortants : 15 891 actifs vont travailler à l'extérieur <ul style="list-style-type: none"> Forte attractivité du pôle chambérien (41% des flux sortant) Influence des territoires voisins, en particulier sur l'Albanais et la Chautagne
Bilan Flux pendulaires	<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs liaisons structurantes et prioritaires tant pour les déplacements des actifs que des scolaires Principaux déplacements pendulaires : intra Aix-les-Bains, Aix-les-Bains – Chambéry, Le Bourget du Lac – Chambéry, intra Le Bourget du Lac <hr/> <ul style="list-style-type: none"> Proximité de deux principales communes d'échanges (Chambéry et la Motte Servolex) <hr/> <ul style="list-style-type: none"> Flux pendulaires à valoriser
Incidence du tourisme	<ul style="list-style-type: none"> Très forte fréquentation touristique, niveaux d'affluence équivalents en hiver et en été Polarisation sur les communes d'Aix-les-Bains et Le Bourget du Lac <hr/> <ul style="list-style-type: none"> Principaux pôles touristiques : Le Lac du Bourget, les pôles urbains patrimoniaux (Aix-les-Bains, Chanaz), et les massifs composant le territoire (savoie Grand Revard) Autres pôles : l'activité thermalisme, l'Abbaye d'Hautecombe, le musée Faure à Aix-les-Bains, le musée Gallo-Romain à Chanaz, le festival Musilac à Aix-les-Bains <hr/> <ul style="list-style-type: none"> Forte offre d'hébergement : 12 000 lits marchands (60% sur Aix-les-Bains) et 23 300 lits non marchands <hr/> <ul style="list-style-type: none"> Diversité de l'offre touristique tout au long de l'année ne répondant pas à des logiques de saisonnalité et générant des difficultés de circulation durant les vacances scolaires et week-ends prolongés

- Les pratiques de déplacement sont parmi les informations les plus utiles pour caractériser les principaux enjeux stratégiques du PDM et définir sur le plan opérationnel les actions et mesures à mettre en place
- La prépondérance des véhicules particuliers donne la mesure du potentiel des mesures du PDM sur le plan environnemental pour réduire les émissions de GES et de polluants et la consommation de carburants.
















RESEAU VIAIRE & CONDITIONS DE CIRCULATION

Réseau	<ul style="list-style-type: none"> Hiérarchisation du réseau viaire établie sur 4 niveaux : L'autoroute A41, les axes structurants à vocation supra communautaire puis les axes de rabattement de 1^{er} et second niveau Hiérarchisation du réseau viaire qui nuit à certains pôles urbains : certains axes structurants sont également porteurs de trafic de transit Réseau routier tributaire des caractéristiques topographiques du territoire Des coupures artificielles et naturelles et des voiries entonnoirs qui contraignent l'organisation du réseau viaire Est Ouest Trame viaire et logiques de shunt en plusieurs points du réseau qui nuisent aux zones urbaines et créent des dysfonctionnements en plusieurs points du réseau (D904, D911, D913, D54 et D991B, D17) <hr/> <ul style="list-style-type: none"> Autoroute A41 Autoroute facilement accessible pour une majorité de la population, et qui permet de limiter le trafic de transit Caractère payant qui incite les automobilistes à se reporter sur les voies départementales, notamment la D 1201 Phénomène d'entonnoir sur les échangeurs : 90% de la population est à moins de 10 km d'une entrée d'autoroute. Les communes portes subissent un trafic de transit et des situations de congestion récurrentes Effet marqué de coupure généré par l'A41 : 20 franchissements (ponts, tunnels) sur le territoire, globalement peu sécurisés (partage de la voirie, discontinuités, éclairage)
Trafics	<p>Évolution du trafic routier 2014-2019</p> <ul style="list-style-type: none"> A41 : Croissance substantielle du trafic autoroutier : >40 000 veh/j ; +14%/2014 Voiries départementales : Des évolutions contrastées. De +2% à +8% selon les voiries Voiries les plus chargées : D1201, D1504, D991, D127 <p>Secteurs à enjeux en matière d'organisation du trafic routier</p> <ul style="list-style-type: none"> Plusieurs secteurs identifiés comme problématiques en matière d'organisation du trafic routier. Insertions complexifiées par les niveaux de trafic, trafics importants générant des itinéraires de shunt, intersections limitant le trafic de transit, etc. <p>Principales localisations : Au sud des bords du Lac, traversée du Viviers du Lac, à l'ouest de Drumettaz-Clarafond, dans le centre-ville d'Aix-les-Bains</p>
Conditions de circulation	<ul style="list-style-type: none"> Congestion routière localisée sur quelques secteurs Secteurs à enjeux : La D1201 en bord de lac sur la commune de Tresserve, la traversée du Viviers du Lac, Grésy sur Aix (accès à l'échangeur autoroutier et flux vers le nord d'Aix-les-Bains), Aix-les-Bains Politique efficace et à poursuivre pour l'organisation des flux dans le centre-ville. Conditions de circulation globalement bonnes, même en heure de pointe. Quelques points de congestion Centre-ville : flux toujours denses, y compris en heures creuses Vitesse : d'une manière générale, vitesse moyennes relevées en deçà de la réglementation. Seule exception : vitesse excessive sur Bd Franklin Roosevelt pour un tiers des automobilistes, notamment en période nocturne












Conditions de circulation	<ul style="list-style-type: none"> Gestion des intersections sur quelques axes structurants du territoire Intersections sur axes principaux du territoire (D1504, D1201, D991, D211) non traitées de manière uniforme Incidence potentielle sur la lisibilité des intersections, sur la fluidité des flux sur les axes devant accueillir le transit (RD 1201), risques en termes d'accidentologie Aix-les-Bains : des dysfonctionnements sur le jalonnement dans le centre-ville Entrée de ville : Sur les pénétrantes urbaines, passage d'un jalonnement « Aix-les-Bains » continu, cohérent et clair à un jalonnement « Centre-Ville » pas toujours lisible une fois dans la zone urbaine Sortie de ville : Jalonnement parfois insuffisant voire absent pour sortir du centre-ville et rejoindre rapidement les pénétrantes Poids-Lourds Flux PL facilité par l'autoroute A41 permettant de ne faire circuler dans les espaces urbains que les véhicules en desserte locale Pôles générateurs de flux PL situés en périphérie des centres urbains et accessibles par des voiries adaptées à la circulation PL Seules exceptions : desserte difficile de la ZI des Combaruches et de la forêt du Revard en raison de voiries inadaptées Trafic PL complexifié par des restrictions de circulation en vigueur sur certains axes : tunnels et cols (largeurs, hauteurs, poids)
Sécurité / Accidentologie	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'accidents en hausse significative (quasi doublement) sur la période 2015-2019 après une baisse sur la période 2009-2014 Tous les modes apparaissent vulnérables Concentration sur Aix-les-Bains des zones accidentogènes (surtout dans le centre-ville et autour de la gare SNCF) En dehors d'Aix-les-Bains, les accidents les plus nombreux et les plus graves se concentrent sur les principaux axes structurants (D991, D1504, D1201) Présence de zones particulièrement sensibles : 50 traversées ferroviaires dont 21 passages à niveaux (7 en zone rurale, 4 sur la D991 et 10 en zone urbaine) 3 passages à niveaux particulièrement problématiques : <ul style="list-style-type: none"> Abens : remontées de file pouvant atteindre le passage à niveaux Aix-les-Bains : congestion engendrée par les PN (av. du Grand Port et de Tresserve)
Partage et pacification de la voie	<ul style="list-style-type: none"> Culture liée aux enjeux de pacification et partage de la voirie déjà effective. Recours systématique aux zones de pacification dans la majorité des communes Zones pacifiées manquant parfois d'efficacité : manque d'aménagements ou de traitement particulier d'intersections et de voiries Partage de la voirie de plus en plus favorable aux modes actifs (piétons et cyclistes) Qualités disparates dans les secteurs périurbains et aménagements moins confortables dans l'hypercentre d'Aix-les-Bains Peu d'aménagements en faveur des transports collectifs. Aucun aménagement de type site propre ou de voie d'insertion aux intersections
Projets routiers	<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs projets structurants envisagés à l'échelle communautaire (SCOT Métropole Savoie) permettant une amélioration des conditions de déplacements : <ul style="list-style-type: none"> Projet de déviation d'Abens Création d'un échangeur sur l'A 41 à hauteur d'Abens Barreau Sud d'Aix-les-Bains

- Le PDM doit apporter des réponses aux contraintes de circulation imposées par le relief et fixer des règles de circulation réduisant les logiques de shunt choisies les usagers pour éviter l'usage payant de l'A41
- La réduction du nombre d'accidents doit fortement orienter les actions à engager sur le réseau viaire

TRANSPORTS COLLECTIFS & INTERMODALITE	
Fréquentation et potentiel d'usage des TC	<ul style="list-style-type: none"> Des conditions de circulation et de stationnement automobiles trop aisées pour favoriser un report modal vers les TC Part modale TC des actifs de Grand Lac de seulement 5,4% en 2019 (INSEE) Une faible utilisation interne des TC notamment vers Aix-les-Bains ou dans Aix-les-Bains même Une trop faible utilisation du potentiel des gares en dehors de celle d'Aix-les-Bains Forte utilisation des TC en direction d'Annecy et de Chambéry. Potentiel limité en termes de nouveaux actifs automobilistes pouvant utiliser les TC sur les communes disposant d'une gare en direction d'Annecy. Potentiel de développement de l'usage des TC pour les actifs reliant Chambéry plus important L'étalement urbain peut entraîner un afflux de population dans des secteurs qui seront délicats à desservir Développement de Technolac et d'Hexapôle : plus d'actifs et d'étudiants
Offre ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> Offre TGV depuis Paris (5 A/R Paris quotidiens directs) Offre du réseau régional autour d'un axe Annecy / Chambéry via Aix 6 gares sur le territoire toutes connectées à Aix-les-Bains. Nombre de services limité sur Albens, Grésy-sur-Aix et très limité sur, Vions/Chanaz, Viviers-du-Lac et Chindrieux Temps de parcours en train compétitifs par rapport à l'automobile mais train désavantagé sur les liaisons transverses nécessitant un changement Accès aux gares : principalement en mode actif (près de 50%) seulement 26% en véhicule particulier
Offre TC routiers	<ul style="list-style-type: none"> Deux réseaux urbains, Synchro et Ondéa qui sont connectés et interopérables <ul style="list-style-type: none"> Ondéa = Réseau organisé par Grand Lac opéré en DSP par RATP Dev (2015) Forte interaction avec le réseau Synchro de Grand Chambéry +2 lignes régulières du réseau de Cars Région Savoie qui desservent Grand Lac Coexistence de réseaux qui peut nuire à une nécessaire complémentarité 5 lignes classifiées « principales » situées sur les 5 communes les plus urbaines Grésy-sur-Aix, Aix-les-Bains, Drumettaz, Méry, Viviers-du-Lac et le Bourget-du-Lac Lignes de proximité présentant une offre TC de qualité variable. La majeure partie des communes ne disposent que d'une offre de TC dite « scolaire » Offre de transports réguliers complétée par <ul style="list-style-type: none"> 2 lignes touristiques régionales (1 en été et 1 en hiver) La mise en place d'un TAD et TAD PMR (Mobéa) développé sur 4 zones qui couvrent tout le territoire et qui répond aux besoins de déplacement dans les zones les moins denses
Niveau d'offre des lignes routières structurantes	<ul style="list-style-type: none"> 10 lignes structurantes <ul style="list-style-type: none"> 2 lignes du réseau Synchro (180 service/jour) 3 lignes principales (80 à 120 services/jour) 4 lignes de proximité du réseau Ondéa (10 à 15 services/jour) 1 ligne interurbaine Amplitude horaire et temps d'attente moyens sur lignes structurantes très variables selon la catégorie de la ligne
Accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> 74% des habitants de Grand Lac résident à proximité d'un arrêt de bus (<10min sur ligne principale et <5min sur ligne de proximité) 10 communes ont moins de 50% de la population situé à proximité d'un arrêt Pôles générateurs de déplacements bien desservis par les lignes régulières

Intermodalité en gares	<ul style="list-style-type: none">  Offre de transport très variable dans les 6 gares selon leur niveau de fréquentation : capacité d'accueil multimodal, qualité de l'offre de train, qualité du rabattement en TC et qualité du rabattement en modes actifs.  Stationnement automobile : Places insuffisantes au regard des fréquentations observées  Stationnement vélo : Une offre proposée dans chaque gare  Qualité du rabattement variable selon les gares à parfaire : <ul style="list-style-type: none"> Aix-les-Bains : satisfaisant seulement sur la partie Est de la ville. Constitue le principal lieu d'intermodalité ferroviaire Viviers-du-Lac : en nette amélioration suite à l'aménagement des abords et accès Grésy-sur-Aix : en voie d'amélioration. Nécessite encore une meilleure intégration du réseau TC + stationnement vélo et pacification des abords Albens : à améliorer en particulier pour les modes actifs et les TC Vions-Chanaz : à améliorer (modes actifs, intégration avec les TC routiers) Chindrieux : aménagements limités (surtout vélo), service régulier TC manquant
Synthèse de l'offre de Transports Collectifs routiers et ferroviaires	<ul style="list-style-type: none">  Niveau global d'offre de TC routiers et ferroviaires très variable selon les communes <ul style="list-style-type: none"> Communes les mieux desservies : Aix-les-Bains, Le Bourget-du-Lac, Grésy, Drumettaz-Clarafond 19 communes ne disposant que de lignes « de proximité » à niveau de service faibles et pour lesquelles le TAD est la solution de transport la plus consistante Desserte de Technolac et Hexapôle qui pourrait être améliorée depuis Aix-les-Bains et/ou depuis Chambéry
Les conditions de circulation des TC routiers	<ul style="list-style-type: none">  Aucun aménagement de priorisation pour la circulation des bus ou cars n'est en place à l'échelle du territoire  Temps de parcours : <ul style="list-style-type: none"> Trajets avec Aix-les-Bains pour origine ou destination : peu éloignés des temps de parcours de l'automobile Trajets transversaux : fort allongement des temps de parcours TC
Les tarifications des TC	<ul style="list-style-type: none">  Complexe puisque 3 collectivités ont une responsabilité d'organisation des transports collectifs sur tout ou partie du territoire de Grand Lac  Plusieurs tarifications combinés (Synchro & Ondéa, Cars Région Savoie + Ondéa, Train TER + bus urbains (Synchro ou Ondéa))  Confusion et manque de lisibilité pour l'utilisateur réduisant l'attractivité des TC
Le développement du covoiturage	<ul style="list-style-type: none">  Pratique jugée importante, en particulier sur les parcs d'activités Savoie Technolac et Savoie Hexapôle  Des aménagements existants qui favorisent le covoiturage (5 aires recensées)  Existence de 2 « lignes » de covoiturage spontané sur le principe des transports collectifs jalonnées d'arrêts équipés de poteaux lumineux  Service de covoiturage déjà en place avec gratification incitative financée par les collectivités partenaires  Accumulation de solutions proposées qui, en l'absence de coordination, risque d'apporter de la confusion dans la stratégie des mobilité

- L'amélioration des services repose entre autres sur une meilleure intégration des TC routiers sur la voirie mais aussi un meilleur rabattement des modes actifs à proximité des pôles. Actions qui conduiront nécessairement à des aménagements de voirie.
- Les infrastructures sont présentes pour répondre aux besoins. Leur valorisation et optimisation sont nécessaires pour favoriser le report modal vers les TC

MODES ACTIFS et MANAGEMENT DE LA MOBILITE		
La pratique cyclable	Les aménagements cyclables	<ul style="list-style-type: none">  Territoire inscrit dans le réseau de véloroutes et voies vertes : <ul style="list-style-type: none"> A l'intersection de deux axes cyclables structurants du secteur Alpin : La ViaRhôna (Lac Léman/Méditerranée) et la Bellavia (Châteauneuf-sur-Isère/Chanaz) Schéma Directeur Cyclable (SDC Grand Lac 2022) qui met l'accent sur la Véloroute des 5 Lacs (Lacs Léman, d'Annecy, du Bourget, d'Aiguebelette et de Paladru)  Maillage existant encore incomplet : 84 km d'aménagements cyclables : surtout concentré sur Aix-les-Bains et le secteur sud de sa couronne périurbaine  Le SDC 2022 définit 158 km de nouveaux aménagements soit un total de 242 km de linéaire cyclable.  Réseau structurant : 89km des 158km dont 32km réalisés à court terme
Aménagements du réseau cyclable		<ul style="list-style-type: none">  Qualité des aménagements globalement satisfaisante  Quelques dysfonctionnements ou contraintes à traiter : <ul style="list-style-type: none"> Cohabitation vélos / piétons : Voie verte jugée comme problématique en période de forte affluence sur les bords du lac Principale cause de dangerosité : vitesse des cyclistes Discontinuités : discontinuités globales traitées par le SDC mais aussi à l'échelle des intersections ou des traversées Sécurisation des traversées autoroutières et ferroviaires à prévoir
Aménagements complémentaires		<ul style="list-style-type: none">  Offre de stationnement de qualité autour des gares  2 systèmes de consigne qui créent de la confusion pour les usagers  Jalonnement efficace sur certains itinéraires mais orienté sur le loisir  Nécessité de développer le jalonnement pour les déplacements quotidiens
La fréquentation des aménagements		<ul style="list-style-type: none">  Politique locale de suivi du niveau de pratique (comptages)  Niveau de fréquentation minimale déjà notable sur certains axes
Rabattement cyclable vers les principales centralités		<ul style="list-style-type: none">  Qualité optimale du rabattement cyclable vers Savoie Technolac et l'Université Savoie Mont Blanc (aménagement et sécurisation de la V63)  1 aménagement sécurisé absent sur l'entrée de ville du Bourget-du-Lac  Des secteurs à traiter : discontinuités en bordure de lac, Complexe Scolaire Marlioz et zone commerciale Drumettaz-Clarafond, améliorations du réseau cyclable de Grésy-sur-Aix  Aix-les-Bains : nécessiter d'assurer une continuité des aménagements et de créer un axe de haute qualité depuis la gare jusqu'aux Thermes.
Contraintes et potentialités de développement de la pratique cyclable		<ul style="list-style-type: none">  Contraintes : <ul style="list-style-type: none"> Coupures provoquées par les infrastructures ferroviaires et autoroutières et un relief parfois contraignant  Potentialités <ul style="list-style-type: none"> Distances courtes offrant une forte capacité de rabattement sur les modes actifs (déplacements quotidiens de 63% des actifs et scolaires à l'intérieur d'une même commune) Contexte favorable de rabattement cyclable vers les PEM (90% de la population à moins de 5km d'une gare) Vélos à Assistance Électrique (VAE) permettant d'apporter une réponse au frein que constitue le relief du territoire

La pratique de la marche	Recours à la marche	●●	▪ Un quart des déplacements sont réalisés à pied
	Cheminements piétons	●●	▪ Réseau dense de voiries et de cheminements favorables à la pratique
		●●	▪ Aménagements fonction de l'urbanité des communes
		●●	▪ Qualité des aménagements piétons très hétérogène en fonction de leur localisation plus ou moins centrale au sein des communes
		●●	▪ Existence de revêtements de mauvaise qualité et des zones peu propices à la pratique de la marche
		●●	▪ Mitage urbain qui allonge les distances à parcourir et limite l'existence de cheminements aménagés
		●●	▪ Chemins et sentiers agricoles peu connus, valorisés et entretenus
		●●	▪ Jalonnement encore rare qui permettrait d'identifier les cheminements sécurisés et accessibles et de favoriser la pratique de la marche
	Les accès aux écoles	●●	▪ Abords des établissements : Aménagements globalement de bonne qualité
		●●	▪ Majoritairement dépose des enfants à l'école en voiture
●●		▪ Flux importants et augmentation des risques d'accident aux abords des écoles	
●●		▪ Déplacements scolaires : ▪ Absence de réels itinéraires piétons qui encouragent la dépose en voiture ▪ Cheminements menant aux zones scolaires restant souvent de mauvaise qualité ▪ Manque de sécurité limitant le recours à la marche	
Accessibilité	●●	▪ Problématique de fortes pentes dans des communes situées sur les coteaux	
	●●	▪ Nombreux aménagements restent encore inaccessibles au sens de la loi	
La promotion des solutions alternatives à l'autosolisme	Plans de Déplacements pour la mobilité pendulaire	●●	▪ Existence d'un panel de solutions s'adressant aux habitants, aux actifs et aux touristes pour diminuer l'autosolisme
		●●	▪ Existence de 2 PDIE (Savoie Technolac et Savoie Hexapôle) à réactiver du fait de l'ancienneté de la démarche et de l'évolution des publics (salariés et scolaires)
		●●	▪ Pedibus sur certaines communes qu'il est nécessaire de rendre pérennes
	Outils au service de la mobilité durable	●●	▪ 2 outils et applis au service de la mobilité durable : Oûra (régional) et Ondéa (Grand Lac + prise en compte du réseau Synchro du Grand Chambéry)
		●●	▪ Plan des temps de marche et Plan des voies cyclables sur Aix-les-Bains et Guide vélo touristique Grand Lac. Outils restant à optimiser
		●●	▪ Existence de plusieurs services de location
		●●	▪ Aix-les-Bains : Association VélobricolAix pour la promotion du vélo + atelier de réparation
	Urbanisme	●●	▪ Mise en place dans les territoires de PLUi qui offriront un lien évident entre urbanisme et développement des mobilités alternatives

- Le diagnostic révèle un usage des vélos surtout orienté sur les loisirs et peu comme moyen quotidien de locomotion. Le contexte local. Le Schéma Directeur Cyclable génère des conditions favorisant le report modal.
- Avant la réduction des impacts environnementaux, le PDM doit répondre aux objectifs de pacification de la voirie, de résorption des coupures urbaines et d'aménagement de l'espace public en faveur des cycles et de la marche (stationnement, zones de pacification).

STATIONNEMENT		
La demande en matière de stationnement	●●	▪ Demande importante liée aux multiples catégories d'usages : résidents, actifs automobilistes, actifs exploitant le report modal vers les TC, visiteurs et touristes
	●●	▪ Des pratiques de stationnement illicite et une volonté de se stationner au plus près de son lieu de destination (résidents vers leur domicile, parents à l'école...)
	●●	▪ Pratiques anarchiques qui mettent la pression sur les autres modes (TC, modes actifs)
	●●	▪ Taux de congestion >100 % en période estivale , induisant une pratique de stationnement illicite
L'offre de stationnement	●●	▪ Augmentation des besoins en stationnement liée aux évolutions démographiques et à l'augmentation des flux routiers
	●●	▪ Une offre globalement suffisante pour répondre aux besoins sauf période estivale
La réglementation	●●	▪ Une bonne prise en compte des enjeux en matière de rotation des véhicules aux abords des commerces
	●●	▪ Accroissement de l'usage des gares : Conditions et offres de stationnement à anticiper
	●●	▪ Règlementation très variable sur le territoire : Stationnement payant toute l'année (Aix-les-Bains et Chanaz), Zone bleue (limité dans le temps), uniquement en période estivale, pas de réglementations particulières
	●●	▪ Aix-les-Bains : ▪ Politique tarifaire très disparate et manquant de cohérence ▪ Des effets de bord sur le quartier Liberté, liés à la réglementation dans le centre-ville
Le contrôle du stationnement	●●	▪ Règlementations liées au stationnement aux abords des plages incohérentes à l'échelle du territoire : majoritairement gratuit, parking ou plage payants selon les communes.
	●●	▪ Verbalisation très limitée ou très sporadiques du stationnement illicite
Le stationnement spécifique GIG-GIC	●●	▪ Réel contrôle en matière de stationnement seulement sur Aix-les-Bains
	●●	▪ Places GIG-GIC sont plutôt bien respectées,
	●●	▪ Volume de places globalement correct
Livraisons et stationnement sur aires réservées	●●	▪ Devant toutefois atteindre la norme de 2 places PMR/ 50 places de stationnement.
	●●	▪ Pas toujours conforme à la législation (dimensionnement insuffisant, marquage incorrect)
	●●	▪ Cohabitation difficile entre les véhicules de livraisons et le trafic général. Livraisons qui causent des problèmes de circulation et de stationnement
	●●	▪ Moitié des livraisons effectuées avec des véhicules utilitaires légers alors que toutes les réglementations en ville concernent essentiellement les plus de 3,5t
	●●	▪ Aires de livraisons pas toujours présentes
	●●	▪ Aires de livraison mal respectées
	●●	▪ Livraisons réglementées uniquement à Aix-les-Bains au niveau de la rue de Genève
	●●	▪ Sur les autres communes : pas de réglementation globale par commune. Seulement certains arrêtés de circulation plutôt destinés aux PL qu'aux véhicules de livraisons (limitation des accès ou de gabarit)

- Le diagnostic révèle des faiblesses concernant la réglementation imposée sur le territoire et des exigences encore peu marquées quant à son respect.
- Le caractère touristique du territoire nécessite d'apporter une réponse cohérente et harmonisée sur l'ensemble des communes concernées à la problématique du stationnement en bordure des plages

2 LE PDM 2024 DE LA CA GRAND LAC

2.1 DU PROJET DE PDU DE LA CALB AU PDM 2024 DE GRAND LAC

La communauté d'agglomération du Lac du Bourget (CALB)

Créé en 1954, le syndicat intercommunal du lac du Bourget (SILB) devient une communauté de communes le 8 octobre 2001, puis le 1er janvier 2007 une communauté d'agglomération. Jusqu'en 2017 la CALB compte 17 communes regroupant environ 60 000 habitants répartis sur 152km².

En 2014, la CALB a engagé un premier diagnostic de la mobilité. La CALB est appelée « Grand Lac » à partir de 2015.

La Communauté Agglomération Grand Lac

Le 1er janvier 2017, la CALB fusionne avec les communautés de communes du canton d'Albens et de Chautagne pour former Grand Lac.

La Communauté d'Agglomération Grand Lac est désormais constituée de 28 communes dont les 17 communes de la CALB.

Le projet initial de PDU de Grand Lac

Le diagnostic mobilité de la CALB a été révisé et élargi à l'échelle de Grand Lac. Un premier plan d'action a pu voir le jour en 2019 dans un contexte délicat puisque le réseau de transport collectif réduisait dans le même temps son offre de 30%.

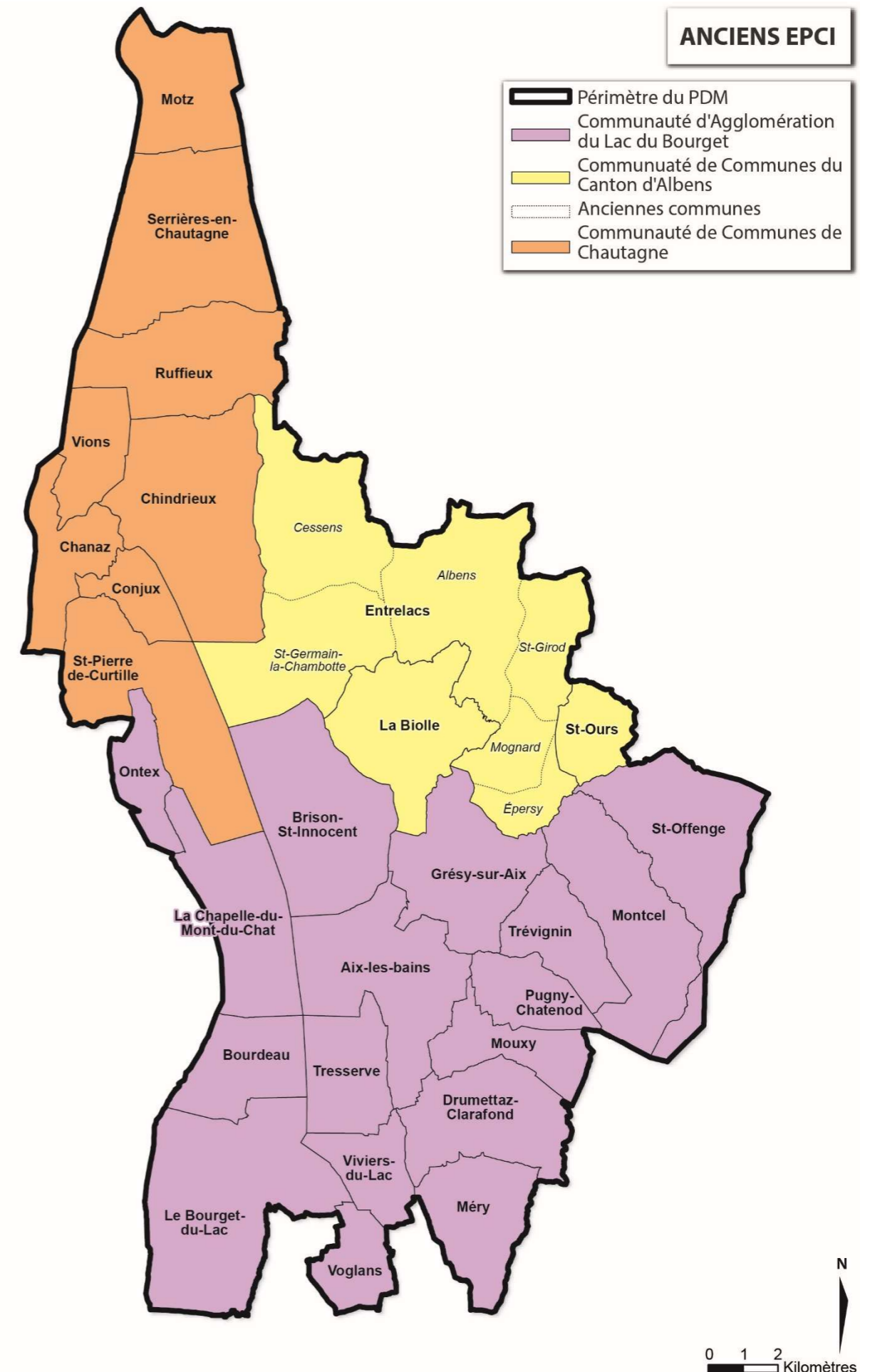
Le projet de PDU a été mené jusqu'à la consultation des personnes publiques associées et nomination d'une commission d'enquête. La démarche a été stoppée en 2020 lors du début de la pandémie de COVID-19 et n'a pu aboutir à une enquête publique ni à l'approbation d'un document de planification.

Le PDM 2023-2030 de Grand Lac

L'arrivée d'une nouvelle équipe après les élections intercommunales de 2020 a permis de relancer la démarche. En 2023, le diagnostic 2019 a été mis à jour. Le plan d'action d'origine a été significativement modifié.

Le nouveau plan d'actions opérationnel du PDM de Grand Lac s'appuie sur les enjeux spécifiques révélés dans le diagnostic 2023 de la mobilité du territoire Grand Lac. Il tient compte des ambitions locales revues à la hausse par la collectivité et intègre les exigences fixées par la Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019.

Réalisation : Sobpero environnement



2.2 LE PROCESSUS D'ÉLABORATION DU PDM

<p>Étape 1 Janvier 2023</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Relance de la démarche • Mise à jour du diagnostic mobilité du territoire Grand Lac • Construction d'un nouveau Plan d'action opérationnelle
<p>Étape 2 Juin à Octobre 2023</p>	<p><u>Atelier Citoyen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Les élus de Grand Lac ont sollicités l'Atelier Citoyens (créé en avril 2023) pour contribuer à la construction du plan de mobilité qui détermine la politique de mobilité de l'agglomération pour les dix années à venir. . • Mobilisation d'un groupe de travail composé de 28 citoyens volontaires et issus de l'ensemble du territoire pour participer à plusieurs réunions avec élus et techniciens afin de comprendre l'état actuel et les enjeux de mobilité sur l'agglomération. • Travail participatif mené de façon indépendante sur la mobilité au sein du territoire Grand Lac avec comme objectif d'alimenter le futur PDM. L'assemblée a émis un ensemble de recommandations et de préconisations basées sur : <ul style="list-style-type: none"> - Des éléments d'information fournis par Grand Lac, - Les expériences très diverses des membres du groupe de travail sur la gestion de la mobilité sur un territoire, - Un travail de recherche d'informations complémentaires de la part de certains membres, - Le vécu des membres sur le territoire, en tant qu'usagers.
<p>Étape 3 Novembre 2023 à janvier 2024</p>	<p><u>Atelier Citoyen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Production par le groupe de travail de l'Atelier Citoyen d'une synthèse et d'un avis commun sur le sujet des mobilités en se focalisant sur les principales priorités et ambitions : <ul style="list-style-type: none"> - Ambition 1 - Réduire l'usage de la voiture. Promouvoir les mobilités douces & partagées - Ambition 2 - Protection de l'environnement et du cadre de vie - Ambition 3 - Un PDM pour tous les usagers - Ambition 4 - Intégration aux autres territoires. Sources de financement hors Grand Lac - Ambition 5 - Qualification et exécution du PDM - Ambition 6 - La sécurité dans le PDM - Ambition 7 – Un PDM pour le long terme • Nouvelle version du plan d'actions synthétisant l'ensemble des objectifs fixées à ce jour par Grand Lac en termes de mobilité sur le territoire et intégrant en cohérence les éléments de synthèse produits par l'Atelier Citoyens
<p>Étape 4 2024</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Arbitrage en cours sur le contenu opérationnel de certaines actions • Partage avec les communes du Plan d'actions proposé par Grand Lac

2.3 ÉVOLUTIONS DU TERRITOIRE ET INCIDENCES SUR LES MOBILITES EN L'ABSENCE DE PDM

Le territoire Grand Lac est en forte croissance démographique. Les 3 PLU Communautaires fixent des objectifs d'évolution de la population de Grand Lac important avec 91 132 habitants en 2030 soit +19%/2019.

Le tableau suivant présente l'incidence de cette croissance en termes de nombre de déplacements sur le territoire :

	Grand Lac 2019	Grand Lac 2030
Population	76 759 hab.	91 132 hab. <i>Sur la base des évolutions prévues en 2030 dans les PLU de la CALB / CC du canton d'Albens et CC de la Chautagne</i>
Nbre de déplacements par jour	287 846 (Base 3,75dép./pers EMC ²)	341 745 (Base 3,75 dép./pers)
Nbre de déplacements par jour en automobile	137 590 (Base 47,8% en automobile conducteur EMC ²)	163 354 (Base 47,8% en automobile conducteur EMC ²) soit + 25 764 dépl./jour en automobile +7 213 950 dépl./an (base 280 jours) +25,2 M de Km chaque année sur Grand Lac (Base 3,5 Km par trajet EMC ²)

Source : données de l'EMC² 2022

La forte évolution démographique génère une évolution importante de plusieurs paramètres de mobilité :

- +54 000 déplacements quotidiens supplémentaires ;
- Des phénomènes prévisibles d'étalement et de diffusion urbaine, risquant d'accroître l'usage de l'automobile, et les distances à parcourir pour répondre aux besoins de déplacements ;
- Un accroissement du nombre des ménages qui induira également une hausse du parc automobile et donc des besoins en termes d'emprise et de stationnement ;
- Sans la réalisation du PDM visant à faire évoluer les parts modales, fort risque d'un accroissement des congestions et de dégradation des ambiances urbaines.

2.4 STRATEGIE DU PDM GRAND LAC

Le PDM cherche à réduire les besoins en déplacements tout en favorisant les modes de déplacement alternatifs à la voiture. Les caractéristiques de secteur sont à prendre en compte, afin de répondre au mieux aux besoins de tous les résidents.

L'objectif est de faire en sorte que l'usage de la voiture ne soit ni exclusif, ni une entrave à la pratique d'autres modes de déplacements.

Le schéma ci-dessous résume la philosophie globale du PDM de Grand Lac avec la volonté de passer d'un système où l'automobile est dominante à un système durable qui s'inscrit dans une complémentarité entre les modes.

Pour cela, les modes actifs seront privilégiés pour les déplacements de proximité et l'automobile plutôt réservée aux déplacements plus longs, où les TC ne sont pas forcément une alternative. Il s'agit ainsi, d'élargir la palette des services de mobilité, et de mieux utiliser chaque mode de transport selon sa zone de pertinence.

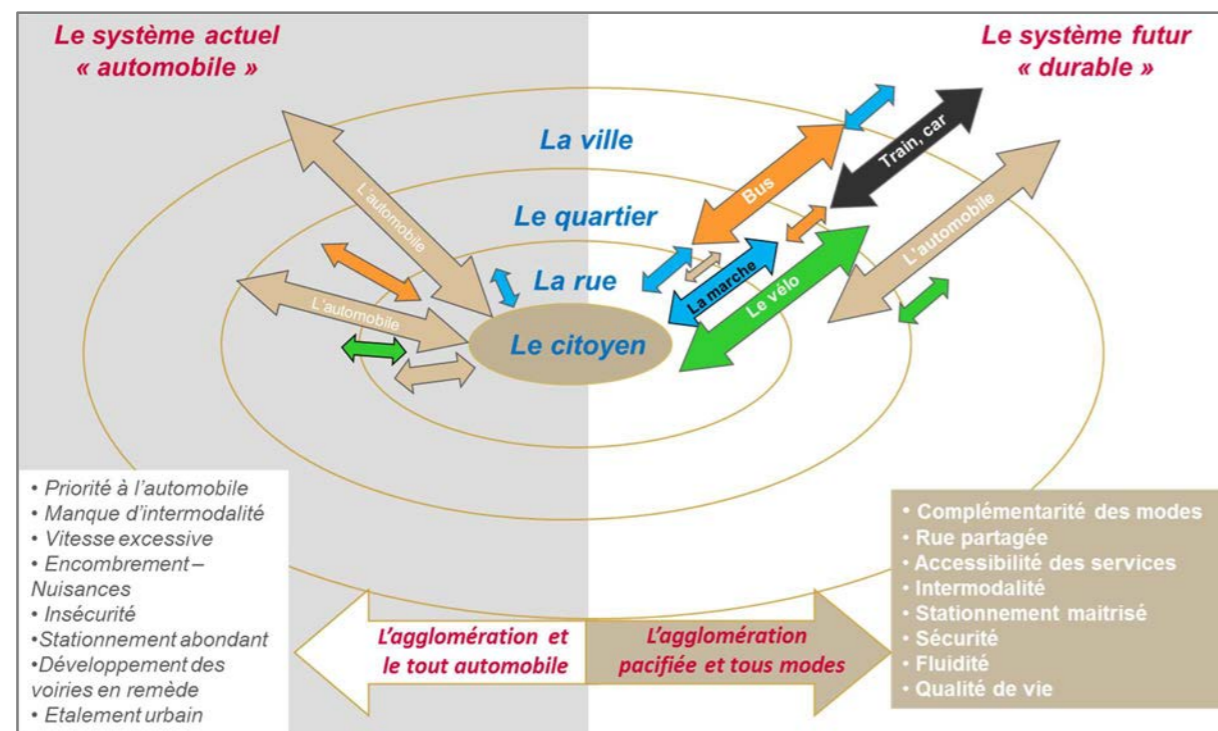


Figure 4 : Philosophie globale du PDM de Grand Lac (Item)

L'articulation des politiques d'aménagement et de déplacement est essentielle notamment pour assurer la cohérence entre l'offre de transport et les zones d'habitat. En parallèle, la répartition équilibrée des services et fonctions urbaines sur l'ensemble du territoire de Grand Lac est aussi à prendre en compte pour essayer de limiter les déplacements en voiture.

2.5 LES EVOLUTIONS ATTENDUES AVEC LE PDM GRAND LAC

Le PDM a pour ambition d'assumer la croissance démographique de Grand Lac et de contenir le nombre de déplacements en automobile malgré l'augmentation de 19% de sa population prévue à l'horizon 2030.

Les actions proposées dans le PDM ont été analysées en termes d'impacts sur les trajets du quotidien et ce, en fonction de l'évolution attendue selon les modes de transports.

Ainsi, agir sur le développement de la pratique cyclable, densifier l'offre en transports collectifs, favoriser un usage partagé de l'automobile permettra de limiter fortement le recours à l'automobile.

Cette ambition implique de permettre de presque doubler le nombre de déplacements en transports collectifs ce qui nécessite des investissements pour offrir plus de service et améliorer leur régularité afin de le rendre compétitif par rapport à un déplacement en voiture.

De même, l'explosion attendue du volume de déplacements à vélo nécessite la réalisation d'aménagements cyclables en lien avec le schéma directeur cyclable de Grand Lac pour permettre des trajets sécurisés sur le territoire.

Dès lors, il est attendu globalement une stagnation de déplacements en automobile avec une part plus importante d'automobilistes passagers du fait du développement du covoiturage notamment.

	Grand Lac 2019	Grand Lac 2030
Trafic automobile généré sans mise en œuvre du PDM	137 590 (Base 47,8% en automobile conducteur EMC ²)	163 354 (Base 47,8% en automobile conducteur EMC ²) soit + 25 764 dépl./jour en automobile conducteur +7 213 950 dépl./an (base 280 jours) +25,2 M de Km chaque année sur Grand Lac (base 3,5 Km par trajet EMC ²)
Trafic automobile généré avec le PDM		136 698 (base 40% en automobile conducteur EMC ²) soit -892 dépl./jour en automobile conducteur -249 760 dépl./an (base 280 jours) -0,9 M de Km chaque année sur Grand Lac (base 3,5 Km par trajet EMC ²)

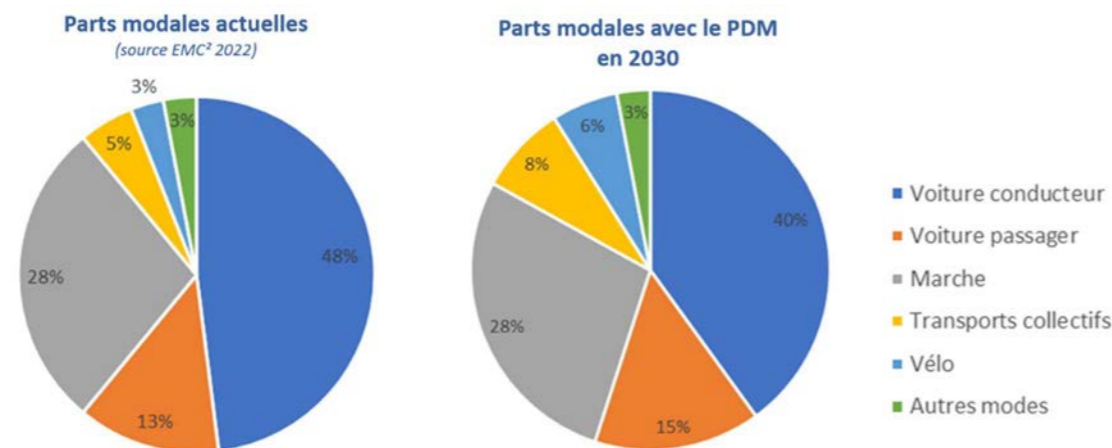
Les parts modales escomptées avec le PDM

En termes de répartition modale, la voiture représente 61% des trajets (dont 48% voitures conducteurs) suivi de la marche avec près de 28% des déplacements, les autres modes dont les transports collectifs (5%) présentent actuellement une part relativement faible.

La réalisation du PDM doit permettre un rééquilibrage modal et de tendre vers une amélioration notable des modes alternatifs au détriment de l'automobile. L'usage de la voiture restera important mais ne sera plus un réflexe automatique. Pour des trajets de courtes distances, la marche et le vélo devront devenir des modes pertinents dans le choix modal des habitants. La population de Grand Lac utilisera davantage la marche et le vélo, avec des conditions de déplacements devenues plus agréables et sécurisées grâce à un meilleur partage de la voirie. Le renforcement des transports collectifs et notamment du TER associés aux contraintes accrues sur le stationnement entrainera un report modal de la voiture vers les TC.

	2022	Horizon 2030 avec mise en œuvre du PDM		
	Part modales	Parts modales	Variation relative	Variation absolue
Voiture conducteur	48%	40%	-17%	-8%
Voiture passager	13%	15%	+15%	+2%
Marche	28%	28%	Id	Id
Transports collectifs	5%	8%	+60%	+3%
Vélo	3%	6%	+100%	+3%
Autres modes	3%	3%	Id	Id

(source EMC² 2022)



Évolution des parts modales ambitionnée à travers la mise en œuvre des actions du PDM Grand Lac

L'évolution des parts modales se traduit par :

- Une réduction significative de la part des véhicules avec conducteur seul qui passe de 48 à 40%,
- Une augmentation du covoiturage passant la part modale d'automobilistes passagers de 13 à 15% et limitant Ainsi, l'autosolisme,
- Une part de la marche stabilisée mettant un terme à son déclin constaté depuis une trentaine d'années,
- Une part TC qui passe de 5 à 8%,
- Une croissance forte du vélo, avec un doublement de sa part modale

Les objectifs du PDM sur le long terme

- Un nécessaire rééquilibrage des modes de déplacement adapté aux différents secteurs géographiques

Il convient de mettre en place les actions permettant de diminuer la part des déplacements en automobile et de lutter contre l'autosolisme notamment en offrant une place sur l'espace public plus prépondérante aux modes actifs et en continuant le développement des TC.

La diminution de l'usage de l'automobile doit toutefois être adaptée aux caractéristiques du territoire Grand Lac : effort plus important dans les secteurs les plus denses (Sud du Territoire), et une attente moins élevée dans les secteurs plus ruraux, où l'alternative à l'automobile n'est pas forcément présente.

- Des réseaux « alternatifs » à l'automobile devant être pensés à l'échelle des bassins de vie

Un trajet ne se réalise pas en fonction des limites administratives et de services mis en place par les AOM. Les usagers sont à ce jour trop dépendants de l'organisation des collectivités ce qui complique fortement le parcours usagers et limite par extension les possibilités d'alternatives aux déplacements automobiles.

Il convient de lever les freins concernant le coût d'un trajet en transports collectifs, l'accès aux différents services (stationnement vélo, autopartage, covoiturage, etc.) pour que la réponse apportée aux usagers soit lisible et similaire quel que soit le déplacement réalisé au sein d'un bassin de vie.

- Anticiper la mobilité de demain

Au-delà du développement de services, d'infrastructures, d'incitations financières pour favoriser une utilisation plus forte des modes alternatifs à l'automobile, la prise en compte des répercussions en matière de mobilité du développement économique et démographique du territoire permet d'anticiper et de limiter l'impact sur les déplacements en favorisant des trajets plus importants en transports collectifs, à vélo et à pied.

2.6 STRUCTURE DU PLAN D' ACTIONS OPERATIONNEL

Pour apporter une vision stratégique adaptée au territoire, le plan d'actions du PDM de Grand Lac s'articule autour de trois orientations stratégiques déclinées selon 25 mesures opérationnelles :

- Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public

Le PDM est l'occasion de repenser l'organisation de l'espace public et ses fonctions. La rue doit être le reflet d'un changement des moyens de déplacements et d'une réduction des trajets en voiture. La place réservée à chaque mode est en pleine redéfinition, et le PDM est l'occasion d'en fixer les priorités. Chaque niveau de routes doit être réévalué, de l'autoroute aux ruelles, pour adapter les circulations et engager une transition nécessaire des mobilités.

- Développer l'offre et les services pour favorisant l'usage des modes alternatifs à l'automobile

Toutes les alternatives à l'automobile doivent être renforcées, tant en offre qu'en service. Elles seules provoqueront et accompagneront le retrait de la voiture sur le territoire. Il faut pour cela assurer un maillage cohérent en réseau cyclable et en transports en commun.

- Définir un cadre réglementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités

Inscrire les mesures réglementaires nécessaires pour une meilleure mobilité dans un cadre établi pour en garantir l'application. La mise en place de contraintes doit être assumée sur le territoire afin d'acter les changements de pratiques modales.

Habitants, actifs, entreprises vont connaître un changement fort de l'offre de mobilités. Se déplacer en voiture va devenir plus contraignant, utiliser les transports en commun ou les modes actifs plus simple. Ces modifications de l'offre et du cadre réglementaire seront complétées par un accompagnement adapté.

Les tableaux suivants en présentent les secteurs opérationnels directs et indirects

Actions	Mesures	Planification	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & Livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilité	ZFE
Orientation 1 : Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public											
Action Socle	Évolution du réseau viaire										
Définir l'organisation et l'évolution de la voirie pour un meilleur rééquilibrage des modes											
Action 1.1	Hiérarchisation future du réseau viaire										
Agir sur la pacification de la voirie											
Action 1.2	Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses										
Action 1.3	Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 avec un objectif de sécurisation des déplacements										
Action 1.4	Aller vers un développement de la Rue aux écoles										
Offrir plus de place aux modes alternatifs à la voiture											
Action 1.5	Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus										
Action 1.6	Achever le maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac										
Action 1.7	Œuvrer pour un territoire marchable										
Action 1.8	Favoriser l'accessibilité de tous										
Action 1.9	Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages										

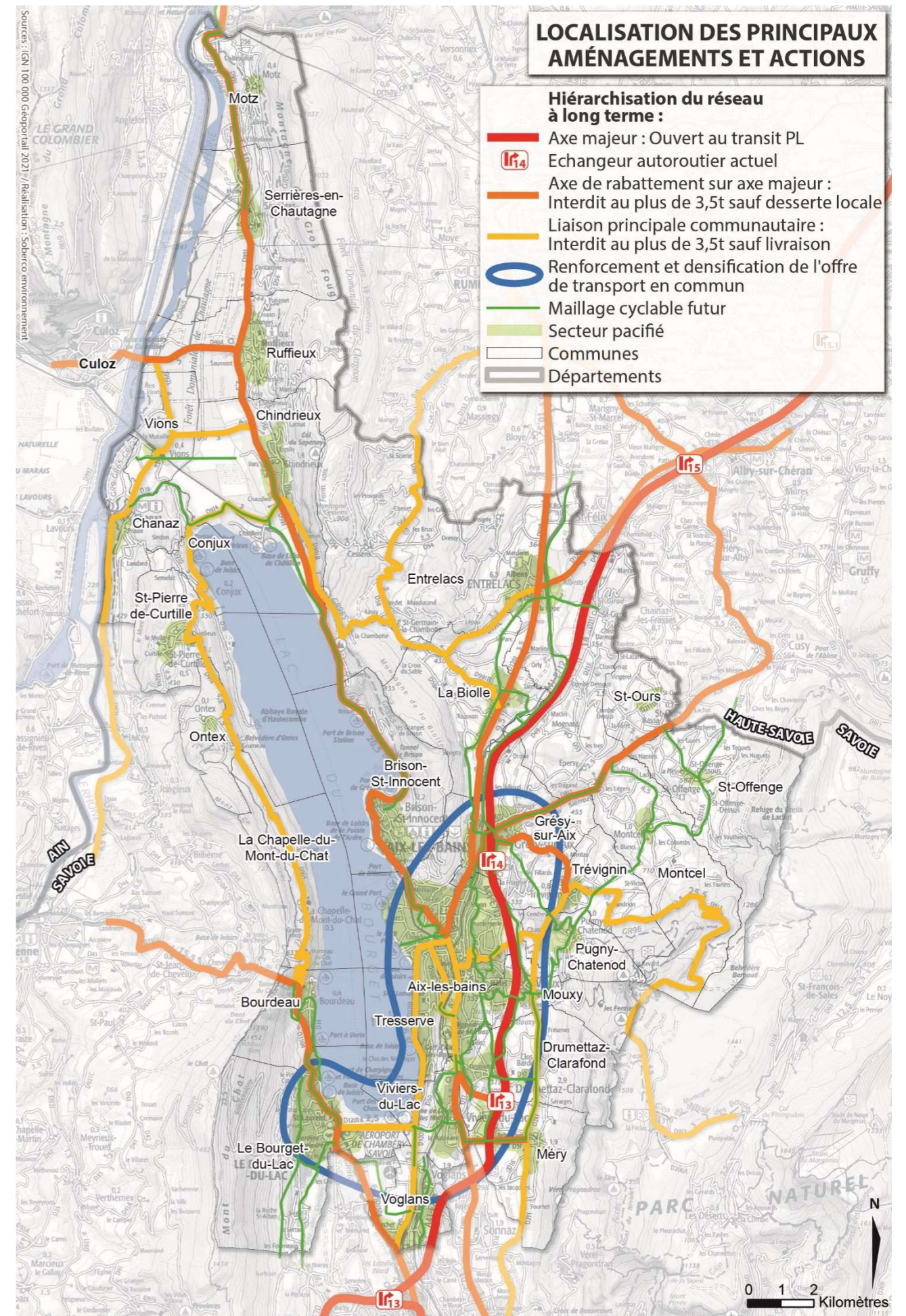
Actions	Mesures	Planification	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & Livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilité	ZFE
Orientation 2 : Développer l'offre et les services pour favorisant l'usage des modes alternatifs à l'automobile											
Action socle	La mise en œuvre d'un SERM (Service Express Régional métropolitain)										
Développer l'offre alternative à la voiture individuelle											
Action 2.1	Développer l'offre bus										
Action 2.2	Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux										
Action 2.3	Lutter contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage										
Action 2.4	Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux										
Action 2.5	Développer l'offre de service pour les vélos et la micro mobilité										
Développer les services et équipements favorables à l'écomobilité											
Action 2.6	Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules des particuliers Poids Lourds et Bus										
Action 2.7	Développer l'offre d'autopartage										
Action 2.8	Déployer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs										
Orientation 3 : Définir un cadre réglementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités											
Action socle	Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie										
Agir sur les politiques de stationnement											
Action 3.1	Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle										
Action 3.2	Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle										
Traduire les actions réglementairement dans le PLUI											
Action 3.3	Mieux lier urbanisme et mobilité										
Communiquer et sensibiliser											
Action 3.4	Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle										
Action 3.5	Faciliter le parcours des usagers sur Grand Large										
Action 3.6	Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche										

2.7 VUE D'ENSEMBLE DES SECTEURS OPERATIONNELS DU PDM

Certaines des actions indiquées ne sont pas portées par Grand lac et ne font pas partie du PDM mais elles constituent un cadre opérationnel porté par d'autres acteurs sur lesquelles s'appuient plusieurs actions du PDM.

Action	Opération d'aménagement	Localisation
Action socle 1	Réflexions locales en cours sur l'évolution du réseau viaire : → Création d'un échangeur sur l'A41 (hors PDM) → Étude EMC ² 2022 relatives au besoin d'une déviation Nord-Est en lien avec le projet d'échangeur sur l'A41	<ul style="list-style-type: none"> Entrelacs (aire de St-Girod) Entrelacs
	Action socle hors PDM : les objectifs du PDM ne sont pas dépendants de ces réflexions ; des opportunités pourront être saisies selon l'avancée de ces réflexions et leurs mises en œuvre opérationnelles si elles interviennent dans le temps du PDM.	
Action 1.1	Pas d'opération d'aménagement généré par l'action	
Action 1.2	→ Mise en place de jalonnement au niveau des différentes sorties des axes majeurs et principaux pour indiquer l'interdiction de transit	<ul style="list-style-type: none"> Cf. Carte ci-après
	→ Mettre en place les mesures pour contraindre la circulation de transit dans les secteurs identifiés	<ul style="list-style-type: none"> Secteurs d'application définis par chaque commune à l'horizon du PDM
Action 1.3	→ Faire du 30 Km/h en ville la norme sur Grand Lac par la matérialisation des entrées/sorties de zones 30 par des « effets portes » et par la réalisation d'aménagements de pacification de l'espace public	<ul style="list-style-type: none"> Cf. Carte ci-après
Action 1.4	→ Sécurisation de l'ensemble des entrées/sorties des établissements scolaires	<ul style="list-style-type: none"> Diffus sur le territoire
Action 1.5	→ Aménagement de la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus	<ul style="list-style-type: none"> Pôle urbain d'Aix-les-Bains
Action 1.6	→ Poursuite et développement du maillage cyclable (jalonnement et signalisation cyclable, voire aménagement)	<ul style="list-style-type: none"> Cf. Carte ci-après
Action 1.7	→ Aménagements de voirie adaptés à la marche, lutte contre le changement climatique, renforcement de la perméabilité piétonne, résorption des coupures, signalétique piétonne	<ul style="list-style-type: none"> Mise en œuvre de manière prioritaire dans les secteurs où la pratique piétonne attendue est la plus forte Cf. Carte ci-après
Action 1.8	→ Mise aux normes d'accessibilité l'ensemble des cheminements piétons identifiés	<ul style="list-style-type: none"> Diffus sur le territoire
Action 1.9	→ Rationalisation de l'offre de stationnement en voirie dans le but de permettre des mutations d'usages (couloirs réservés ou couloirs d'approche Bus, aménagements cyclables, stationnement vélo)	<ul style="list-style-type: none"> Diffus sur le territoire Localisations identifiées par Grand Lac

Action	Opération d'aménagement	Localisation
Action socle 2	<p>Actions en cours sur l'évolution du réseau ferroviaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> → La mise en œuvre d'un SERM (Service Express Régional métropolitain) → Création d'une halte ferroviaire → Sécurisation des passages à niveau <p>Action socle hors PDM : les objectifs du PDM sont dépendants de ces réflexions en considérant la réalisation des aménagements.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Axe Aix-les-Bains/ EntresLacs et Montmélian (TER) • Axe Aix-les-Bains / Chambéry (Léman Express) • Voglans • Aix-les-Bains, Viviers-du-Lac
Action 2.1	Pas d'opération d'aménagement généré par l'action	
Action 2.2	<ul style="list-style-type: none"> → Développement et renforcement des services au niveau des pôles d'échanges multimodaux → Création d'aire de covoiturage 	<ul style="list-style-type: none"> • Les 6 gares et haltes ferroviaires actuelles (Aix-les-Bains, Albens, Chindrieux, Grésy-sur-Aix, Vions-Chanaz, Viviers-du-Lac) • Les aires de covoiturage de Grésy-sur-Aix, Le Bourget du Lac et Voglans) • Ruffieux et Drumettaz-Clarafond
Action 2.3	→ Mise en œuvre du schéma directeur de covoiturage	• Tout le territoire
Action 2.4	<ul style="list-style-type: none"> → Valorisation des stationnement supprimés en amont des passages piétons (LOM) → Équiper les PEM de stationnements vélos → Déploiement de vélobox sur l'espace public 	<ul style="list-style-type: none"> • Diffus sur le territoire • Les 6 gares : Aix-les-Bains, Albens, Chindrieux, Grésy-sur-Aix, Vions-Chanaz, Viviers-du-Lac • Quartiers d'habitats anciens et denses
Action 2.5	<ul style="list-style-type: none"> → Création d'un nouveau bâtiment d'accueil VéloDéa → Implantation de « points relais techniques » = totem poste de gonflage et outils en libre-service 	<ul style="list-style-type: none"> • Diffus sur le territoire • Dans les abris sécurisés au niveau des PEM (Cf ci-dessus)
Action 2.6	<ul style="list-style-type: none"> → Installation de bornes de recharge publiques → Avitaillement en (bio)GNV : 	<ul style="list-style-type: none"> • Aix-les-Bains, le Bourget-du-Lac, Entrelacs, Grésy-sur-Aix, Tresserve, Drumettaz-Clarafond, Voglans
Action 2.7	→ Aménagement des lieux pour véhicules en autopartage en lien avec le développement de ce service limité à ce jour à Aix-les-Bains	• Diffus sur le territoire pour couvrir « une plus vaste partie du territoire » sans plus de précision. Secteur urbain central privilégié
Action 2.8	Pas d'opération d'aménagement généré par l'action	
Action socle 3	<p>Réflexions sur la mise en place d'un syndicat mixte cohérent à l'échelle du bassin de vie</p> <ul style="list-style-type: none"> → Pas d'aménagement <p>Action socle hors PDM : les objectifs du PDM ne sont pas dépendants de ces réflexions mais la réalisation de l'action socle permettrait un meilleur respect des objectifs du PDM et de suivi de sa mise en oeuvre.</p>	
Action 3.1	→ Installations des moyens de paiements du stationnement sur les secteurs n'en disposant pas	<ul style="list-style-type: none"> • Chindrieux, Conjux, Brison Saint-Innocent, Aix-les-Bains, Tresserve, Viviers-du-Lac, Le Bourget-du-Lac • Identification par les communes des secteurs à enjeux
Action 3.2	<ul style="list-style-type: none"> → Aménagement et/ou mise au standard des aires de livraison → Implantation des Centres de Distribution Urbaine → Implantation de consignes e-commerce mutualisées 	• Diffus sur le territoire
Action 3.3	Pas d'opération d'aménagement généré par l'action	
Action 3.4	Pas d'opération d'aménagement généré par l'action	
Action 3.5	Pas d'opération d'aménagement généré par l'action	
Action 3.6	Pas d'opération d'aménagement généré par l'action	



2.8 LES ACTEURS DU PDM ET LEUR RÔLE DANS SA MISE EN ŒUVRE

Le PDM propose un ensemble d'actions et mobilise tous les acteurs concernés pour les rendre opérationnelles. Grand Lac ne peut toutefois agir que sur la base de ses compétences sur un nombre limité de domaines opérationnels. Les communes ont un rôle important à jouer de portage et d'initiative pour rendre efficient le PDM et faciliter les mutations nécessaires à la mise œuvre du plan d'actions.

La CA Grand Lac assure essentiellement un rôle d'animation et de coordination auprès des différents acteurs locaux pour mener à bien l'ensemble des actions de son PDM. La collectivité mène d'autre part plusieurs études spécifiques relatives à différentes thématiques de son PDM.

La CA Grand Lac assure la mise en œuvre de son PDM à travers les missions suivantes :

	Action	Rôle dans l'action
Grand Lac	Actions d'animation et de coordination	
	1.1	→ Coordination des acteurs pour arrêter la hiérarchisation du réseau viaire sur le Territoire
	1.2	→ Coordination des acteurs pour l'identification des axes supports du trafic poids lourds
	Socle 2	→ Animation du travail partenarial mené avec les EPCI voisins, les départements et la Région pour mieux mailler les liens à l'échelle d'un large bassin de mobilité allant de Grenoble à Genève ou Lyon
	2.8	→ Organisation de la mise en place et la diffusion de l'outil participatif en lien avec l'application mobile Ondéa. Contact avec les communes ou le département pour agir sur les dysfonctionnements constatés
	Socle 3	→ Participation à la création du syndicat mixte de mobilité
	3.1	→ Action de communication sur le stationnement illicite
	3.4	→ Coordination avec la SPL des actions de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle
	Actions et études spécifiques menées par la CA Grand Lac	
	Socle 1	→ Accentuer le covoiturage, notamment pour les usagers pendulaires empruntant l'A41
	1.5	→ Identification des axes prioritaires d'actions au regard du réseau Ondéa / Réalisation des aménagements de voirie dédiés aux bus.
	1.6	→ Réalisation des aménagements cyclables sur les liaisons où la CA Grand Lac est compétente. Mise en place d'une convention pour l'entretien des axes et réalisation des entretiens.
	1.7	→ Réalisation du plan marche en coordination avec les plans marches communaux quand ils existent
	1.8	→ Audit de l'accessibilité de la voirie depuis les points d'arrêts prioritaires de TC dans un rayon de 200 m.
	1.9	→ Identification des axes où la rationalisation de l'offre de stationnement est nécessaire pour la réalisation des aménagements cyclables ou d'espaces dédiés aux bus.
	2.1	→ Mise en place des différentes améliorations sur le réseau Ondéa
	2.2	→ Renforcement des arrêts de TC et de l'offre en rabattement sur les PEM → Mise en œuvre des rabattements cyclables communautaires / Étude de faisabilité de parkings de rabattement vers les PEM
	2.3	→ Mise en place du schéma directeur de covoiturage
	2.4	→ Achat des arceaux à déployer par les communes / équipement en stationnement cycles des PEM
	2.5	→ Acquisition des points de relais techniques / arceaux trottinettes et mise à disposition des communes. Information sur les aides disponibles pour l'acquisition/entretien des vélos
	2.6	→ Avitaillement des bus du réseau Ondéa
	Socle 3	→ Prise de compétence du syndicat mixte de mobilité
	Socle 3	→ Étude de faisabilité technique et économique d'un réseau de TC unique sur le périmètre des trois EPCI (Grand Chambéry, Cœur de Savoie et Grand Lac)
	3.2	→ Réalisation d'une étude sur les centres de distribution urbaine
	3.3	→ Définition des normes de stationnement et élaboration du PLUi HM
	3.5	→ Mise en place des actions permettant de faciliter le parcours usagers sur Grand Lac
	3.6	→ Suivi du PDM et mise à jour de l'outil de suivi

Les communes de la collectivité participent à la mise en œuvre du PDM à travers les missions suivantes :

	Action	Rôle dans l'action
Communes de Grand Lac	Socle 1	→ Réorganisation des accès aux échangeurs situés sur Grésy-sur-Aix & Drumettaz-Clarafond
	S1	→ Partenaires techniques pour la définition de la hiérarchisation, Aménagements de voirie sur les axes où ils sont maîtres d'ouvrage
	1.1	→ Mise en place du jalonnement pour les axes supports du trafic poids lourds
	1.2	→ Mise en place de la généralisation du 30 Km/h et des différentes mesures d'aménagements / régime de priorité et plan de circulation
	1.3	→ Mise en place des dispositifs de pacification au niveau des établissements scolaires et mise en œuvre de la rue aux écoles dès que possible
	1.4	→ Réalisation des aménagements sur les voies où la collectivité est compétente
	1.6	→ Mise en place d'aménagements sur les principes du plan marche au regard du PPI de chaque commune
	1.7	→ Audit et mise en place des cheminements prioritaires
	1.8	
	1.9	
	2.2	→ Aménagement des rabattements piétons / cyclables au niveau communal. Développement des P+R
	2.3	→ Mise en place du stationnement covoiturage de courte durée
	2.4	→ Aménagement des places en amont des emplacements piétons / mise en place des arceaux vélos et déploiement des vélobox
	2.5	→ Mise en place des points relais techniques et emplacements des trottinettes
	2.7	→ Organisation de l'autopartage en lien avec un ou des opérateurs / Mise à disposition d'emplacements de stationnement
	Socle 3	→ Participation à la création d'un syndicat mixte sur le réseau de TC entre Grand Chambéry, Cœur de Savoie, le Département de la Savoie et Grand Lac
	3.1	→ Détermination de la politique de stationnement et son contrôle
	3.2	→ Développement des aires de livraisons et des consignes mutualisées
	3.4	→ Mise à disposition de lieux pour la tenue d'évènements de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle
3.5	→ Relais local des actions déployées par Grand Lac sur les différents supports institutionnels	
3.6	→ Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au tableau de bord	
Communes du pôle urbain de Grand Lac	1.2	→ Mise en place des mesures pour contraindre la circulation de transit

Les tableaux suivants présentent les différentes missions assurées par les acteurs associés au Plan Local de Mobilité de la CA Grand Lac :

Acteurs	Action	Rôle des acteurs	
État	S1	→ Participation au projet de création d'un échangeur sur l'A41 sur Entrelacs (aire de St-Girod)	
	S1	→ Limitation de la vitesse sur l'A41 à 110 Km/h sur l'ensemble de son passage sur Grand Lac	
	S2	→ Participation au projet de développement de l'offre Service Express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de Métropole Savoie	
Région AURA	S2	→ Participation au développement de l'offre Service Express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de Métropole Savoie	
	3.5	→ Partenaires pour développer et faciliter le parcours tous modes des usagers sur Grand Lac	
	3.6	→ Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au tableau de bord de suivi des actions du PDM	
Département de la Savoie	S1	→ Participation au projet de création d'un échangeur sur l'A41 sur Entrelacs (aire de St-Girod)	
	S1	→ Réorganisation des accès aux échangeurs situés sur Grésy-sur-Aix & Drumettaz-Clarafond	
	S1	→ Projet de barreau envisagé pour limiter le trafic de transit sur la commune, et améliorer la circulation sur la D1201	
	1.1	→ Partenaire technique pour la définition de la hiérarchisation, Aménagements de voirie sur les axes où ils sont maître d'ouvrage	
	1.2	→ Mise en place du jalonnement pour les axes supports du trafic poids lourds	
	1.6	→ Réalisation des aménagements sur les voies où le département est compétent	
	S2	→ Participation au projet de développement de l'offre de Service Express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de métropole Savoie	
	S3	→ Participation à la création d'un syndicat mixte sur le réseau de TC entre Grand Chambéry, Cœur de Savoie, le Département de la Savoie et Grand Lac	
	3.6	→ Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au tableau de bord de suivi des actions du PDM	
	Métropole Savoie	S2	→ Participation au projet de développement de Service Express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de Métropole Savoie
		3.6	→ Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au tableau de bord de suivi des actions du PDM
CC Cœur de Savoie	S2	→ Participation au développement de l'offre de Service express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de Métropole Savoie	
	S3	→ Participation à la création d'un syndicat mixte sur le réseau de TC entre Grand Chambéry, Cœur de Savoie, le département de la Savoie et Grand Lac	
Grand Chambéry	S2	→ Participation au projet de développement de l'offre Service Express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de Métropole Savoie	
	2.1	→ Mise en cohérence des réseaux Ondéa & Synchro Bus	
	S3	→ Participation à la création d'un syndicat mixte sur le réseau de TC entre Grand Chambéry, Cœur de Savoie, le Département de la Savoie et Grand Lac	
	3.5	→ Partenaire pour développer et faciliter le parcours tous modes des usagers sur Grand Lac	
AREA	S1	→ Participation au projet de création d'un échangeur sur l'A41 sur Entrelacs (aire de St-Girod)	
Ondéa	1.5	→ Identification des axes prioritaires d'actions au regard du réseau Ondéa	
	2.1	→ Participation à la mise en cohérence des réseaux Ondéa & Synchro Bus	
Synchro Bus	2.1	→ Participation à la mise en cohérence des réseaux Ondéa & Synchro Bus	
SNCF Réseau	S2	→ Participation au projet de développement de l'offre Service Express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de Métropole Savoie	
SDES 73	2.6	→ Déploiement des bornes IRVE sur son territoire → Schéma directeur du SDES73	
SPL Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc	3.4	→ Réalisation des actions d'écomobilité → Conseil et gestion des vélostations	
Syndicat mixte de mobilité (une fois créé)	3.6	→ Partenaire technique pour collecter les différentes données nécessaires au tableau de bord de suivi des actions du PDM	

Synthèse par action

	Acteurs du PDM																
	CA Grand Lac	État	Région AURA	Département de la Savoie	Métropole Savoie	CC Cœur de Savoie	Communes	Communes du pôle urbain	Grand Chambéry	AREA	Ondéa	Synchro Bus	SNCF Réseau	SDES 73	SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc	Syndicat mixte de mobilité	
Orientation 1 : Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public																	
Action socle																	
Action 1.1																	
Action 1.2																	
Action 1.3																	
Action 1.4																	
Action 1.5																	
Action 1.6																	
Action 1.7																	
Action 1.7																	
Action 1.9																	
Orientation 2 : Développer l'offre et les services pour favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile																	
Action socle																	
Action 2.1																	
Action 2.2																	
Action 2.3																	
Action 2.4																	
Action 2.5																	
Action 2.6																	
Action 2.7																	
Action 2.8																	
Orientation 3 : Définir un cadre règlementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités																	
Action socle																	
Action 3.1																	
Action 3.2																	
Action 3.3																	
Action 3.4																	
Action 3.5																	
Action 3.6																	

SDES 73 : Syndicat Départemental d'Energie de la Savoie

SDES 73 : Syndicat Départemental d'Energie de la Savoie

2.9 TEMPORALITE DU PLAN D'ACTIONS

Le scénario d'amélioration des conditions de déplacements sur le territoire s'appuie sur une hiérarchisation des actions à engager. L'échéancier proposé apparaît comme une feuille de route révélant cette priorisation des actions.

Il met en évidence les caractéristiques suivantes :

- Court terme :** Période de lancement du PDM au cours de laquelle la CA Grand Lac réalise plusieurs études préalables (portage, validations, fixation de politiques, identification de secteurs à enjeux ou de travaux à mener, choix des secteurs opérationnels, audit arrêts de bus, etc.) qui resteront sans incidences environnementales. De même pour le portage auprès des communes.

Plusieurs actions opérationnelles engagées présenteront dès la première année des enjeux environnementaux : aménagements cyclables, rationalisation de l'offre de stationnement, divers aménagements déployés sur l'ensemble de la durée du plan (autopartage, bornes IRVE, etc.).
- Moyen terme :** Deux années au cours desquelles sont déployées sur l'ensemble du territoire les actions d'aménagement de la voirie permettant de réduire l'usage de la voiture, de pacifier l'espace public, de favoriser les modes actifs, de contraindre les flux PL, d'améliorer les conditions de stationnement de covoiturage et de courte durée, de faire évoluer les politiques de livraisons et de faciliter les mobilités décarbonées. L'aboutissement de certaines actions dépend de l'aménagement de l'espace public.

Les actions engagées conduiront globalement à des effets positifs sur l'environnement (réduction des émissions de GES et du recours aux ressources non renouvelables, amélioration du contexte acoustique, de la qualité de l'air). Des effets pervers limités dans le temps pourront toutefois être constatés (incidence des aménagements de voiries sur la fluidité du trafic, etc.). L'étude détaillée s'attachera à vérifier l'absence d'impacts environnementaux durables.
- Long terme :** La finalisation de plusieurs actions opérationnelles offrira au territoire un fonctionnement améliorant le contexte environnemental associé à la mobilité : aménagements plan marche, déploiement rue des écoles, mesures de contraintes de trafic de transit, mise en place de Centres de Distribution Urbaine (CDU) et du nouveau réseau Ondéa, possible réalisation de parking de rabattement.

Sur cette période se déploiera la mise en place du syndicat mixte permettant de mieux organiser et rendre plus lisible les offres de transports et d'adapter la réglementation relative au stationnement.

L'élaboration d'un PLUi à l'échelle de Grand Lac permettra d'intégrer plus largement l'évolution des normes de stationnement et les principes du Plan Marche

Les actions de suivi prévues dans la cadre du PDM permettront de vérifier son niveau d'avancement à terme et d'en vérifier également les conséquences environnementales. Cette vérification devra s'appuyer sur des indicateurs traduisant la réalisation effective des aménagements mais également via des mesures sur site portant sur différents indicateurs environnementaux : mesures de trafics (niveau et vitesse), mesures de bruit et de la qualité de l'air notamment.

	Temporalité du plan d'actions					
	2025	2026	2027	2028	2029	2030 et +
Orientation 1 : Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public						
<i>Action socle : Hors PDM : Définition des projets routiers à mettre en œuvre sur le territoire de Grand Lac & leurs mises en œuvre</i>						
Action 1.1	Portage des différents acteurs de la hiérarchisation du réseau viaire sur Grand Lac	Mise en place des aménagements nécessaires pour atteindre les objectifs recherchés par la hiérarchisation et mettre en place les différentes mesures précisées dans le PDM (pacification réelle des secteurs en zone 30 / contraindre la circulation de transit / développement de la Rue des Écoles / maillage cyclable / performance des bus).				
Action 1.2	Validation des itinéraires axes de support du trafic PL	Mise en place du jalonnement PL et des arrêts municipaux et départementaux. Définition par les communes des secteurs où le transit sera contraint	Mise en place des mesures contraignants le trafic de transit dans les secteurs identifiés.			
Action 1.3	Les communes actent la nouvelle vitesse réglementaire à 30 Km/h	Mise en place de 30 Km/h en Ville et premiers aménagements de pacification	Poursuite de la mise en œuvre des aménagements de pacification au fur et à mesure des reprises de voirie selon les PPI de chaque commune.			
Action 1.4	Généralisation de la pacification aux abords des établissements scolaires + identification des rues aux écoles possibles		Déploiement des rues aux écoles			
Action 1.5	Identification des secteurs à aménager pour l'élaboration d'un schéma directeur de performance des bus	Mise en place des aménagements pour améliorer la performance des bus				
Action 1.6	Mise en place des aménagements cyclables prévus au Schéma directeur cyclable					
Action 1.7	Mise en place d'un plan marche sur Grand Lac	Mise en place des aménagements sur les principes du plan marche au fur-et-à mesure des investissements prévus dans les PPI des communes				
Action 1.8	Arrêter par les communes les cheminements à mettre aux normes d'accessibilité. Réalisation de l'audit autour des arrêts prioritaires	Mise en accessibilité des cheminements prioritaires				
Action 1.9	Réaffectation de la place de stationnement en amont des traversées piétonnes	Suppression de places de stationnement en fonction des aménagements cyclables et de ceux favorables à la performance des TC.				
Orientation n°2 Développer l'offre et les services pour des mobilités décarbonées et lutter contre l'autosolisme						
<i>Action socle : Hors PDM : Poursuite de l'étude des différents scénarios et premières améliorations de fréquence, développement de la halte de Voglans</i>						
Action 2.1	Identification des axes de progression du réseau Ondéa en lien avec la création du syndicat de transport en amont de la future DSP	Mise en place du nouveau réseau Ondéa				
Action 2.2	Identification des travaux à mener au sein des PEM	Mise en place des travaux d'aménagement des PEM / Etude de faisabilité de parking de rabattement vers les PEM	Réalisation éventuelle des parkings de rabattement décidés dans l'étude de faisabilité			
Action 2.3	Continuer le développement du covoiturage organisé et renforcer l'offre spontanée	Créer des infrastructures pour le stationnement de covoiturage de courte durée et intégrer l'offre de covoiturage avec toutes les collectivités voisines.				
Action 2.4	Mise en place des stationnements vélo en amont des traversées piétonnes. Équipement des PEM	Déploiement des vélobox				
Action 2.5	Identification du nouveau bâtiment pour VéloDéa	Relais techniques pour les cyclistes / emplacement réservé pour les trottinettes et renforcement de l'information sur les dispositifs d'aides en lien avec les actions de communication				
Action 2.6	Déploiement progressif des bornes IRVE & logique d'avitaillement des bus à définir sur le réseau Ondéa					
Action 2.7	Développement et diversification de l'offre d'autopartage					
Action 2.8	Mise en place de l'outil participatif	Déploiement de l'outil participatif				
Orientation 3 : Définir un cadre réglementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités						
<i>Action socle : Hors PDM : Suite à l'instauration du Syndicat Mixte en 2024, travail technique & politique pour la montée en puissance du syndicat mixte</i>						
Action 3.1	Identification par les communes des secteurs à enjeux en matière de stationnement	Modification des politiques de stationnement / Campagne de communication tous les 2/3 ans pour lutter contre le stationnement illicite / Intensification du contrôle notamment vis-à-vis du stationnement illicite				
Action 3.2	Etudier la création de CDU et le développement de consignes mutualisées. Poursuivre le développement des aires de livraisons	Selon les résultats des études, mise en place du CDU et de consignes mutualisées				
Action 3.3	Définition des normes de stationnement	Intégration des normes de stationnement dans les modifications des 3 PLUi	Élaboration d'un PLUi à l'échelle de Grand Lac intégrant les principes du Plan Marche			
Action 3.4	Communication / sensibilisation sur l'écomobilité					
Action 3.5	Amélioration continue du parcours usagers					
Action 3.6	Suivi annuel du PDM et travail partenarial sur le PDM auprès des entreprises					

PARTIE 4 : ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

1 QUALITE DE L'AIR

1.1 RESEAU DE SURVEILLANCE

En Rhône Alpes, la surveillance de la qualité de l'air est réalisée par l'association Atmo Auvergne Rhône Alpes. Agréée par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie. Cette association inscrit son action dans le cadre de l'intérêt général et de la mission de service public en structurant son activité autour de 5 missions fondamentales :

- Surveiller et informer sur la qualité de l'air de la région Rhône-Alpes,
- Accompagner les décideurs dans l'élaboration et le suivi des plans d'actions visant à améliorer la qualité de l'air,
- Améliorer les connaissances sur les phénomènes liés à la pollution atmosphérique,
- Informer la population rhônalpine, telle que précisée dans la réglementation et inciter à l'action en faveur d'une amélioration de la qualité de l'air,
- Apporter un appui technique et des éléments de diagnostic en situations d'urgence (épisodes de pollution, incidents ou accidents industriels).

Atmo Auvergne Rhône Alpes dispose d'un réseau de 71 stations de mesure permanentes, réparties sur les 8 départements de la région Rhône-Alpes et qui fonctionnent 24h/24 et 7j/7j. On retrouve 8 stations sur le département de la Savoie :

- 4 stations Urbaines/Fond ;
- 1 station Urbaine/Trafic ;
- 1 station Périurbaine/Trafic ;
- 2 stations Périurbaine/Industrielle.

La qualité de l'air résulte d'un équilibre complexe entre les apports directs des polluants émis, et toute une série de phénomènes auxquels les polluants vont être soumis une fois dans l'atmosphère : transport, dispersion (vents et turbulences à l'origine de la dilution des émissions), dépôt et transformations chimiques.

C'est pourquoi il faut distinguer :

- les concentrations dans l'air ambiant de polluants (émissions : exprimées par exemple en $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ou par un indice de la qualité de l'air), qui caractérisent la qualité de l'air respiré,
- les émissions de polluants (dont les quantités sont exprimées en kg, en tonnes,...) rejetées par une source donnée (une cheminée, un pot d'échappement) pendant une durée déterminée (heure, année,...).

La qualité de l'air dépend des émissions, même s'il n'y a pas de lien simple et direct entre les deux. La connaissance de ces émissions est donc primordiale pour la surveillance de la qualité de l'air.

1.2 OUTILS DE GESTION

1.2.1 Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)

Ces informations proviennent du SRADDET Auvergne Rhône Alpes

Le SRADDET fixe les objectifs de moyen et long terme en lien avec plusieurs thématiques : équilibre et égalité des territoires, implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, désenclavement des territoires ruraux, habitat, gestion économe de l'espace, intermodalité et développement des transports, maîtrise et valorisation de l'énergie, lutte contre le changement climatique, pollution de l'air protection et restauration de la biodiversité, prévention et gestion des déchets. Ce schéma se substitue aux Schémas Régionaux du Climat, de l'Air, et de l'Energie (SRCAE).

Le SRADDET a été approuvé en avril 2020. Des objectifs de réduction des émissions de polluants ont été fixés dans ce schéma au vu des objectifs nationaux et des émissions constatées en 2015. :

- Une diminution de 44 % des émissions globales de NO₂ ;
- Une diminution de 38 % des émissions globales de particules fines PM₁₀ ;
- Une diminution de 41 % des émissions globales de particules très fines PM_{2.5} ;
- Une diminution de 35 % des émissions globales de COV (composés organiques volatils, précurseurs de l'ozone) ;
- Une diminution de 72 % (par rapport à 2005) des émissions de SO₂ ;
- Une diminution de 3 % des émissions de NH₃.

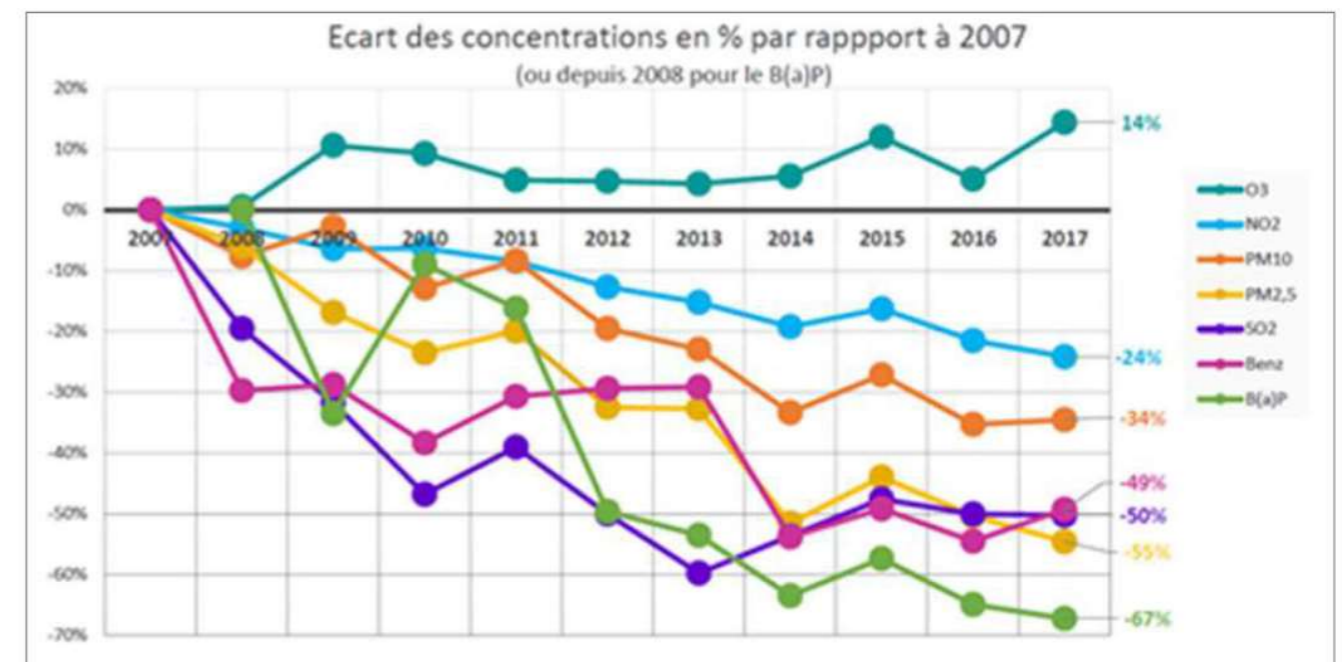


Figure 5 : Ecart des concentrations en % par rapport à 2007 au niveau régional (Atmo)

Ces objectifs permettront d’apporter une contribution régionale à la hauteur des objectifs nationaux de réduction des émissions inscrits dans le PREPA (Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques).

Pour ce faire, à l’horizon 2030, il conviendra de :

- Mettre en œuvre, prioritairement, des actions spécifiques et adaptées sur les neuf zones prioritaires les plus concernées par l’enjeu réglementaire : Vallée de l’Arve, métropoles de Grenoble, Lyon, Saint-Étienne et Clermont-Ferrand, agglomérations de Valence, Chambéry et Annecy, Ainsi, que le territoire du Grand Genève.
- Accompagner, sur le long terme, les territoires concernés par un dépassement de seuils dans leurs efforts pour atteindre les niveaux de recommandations sanitaires de l’OMS.
- Rester vigilants aux côtés des territoires ayant déjà une bonne qualité de l’air pour la maintenir et la valoriser en termes d’attractivité économique, touristique et résidentielle.
- Veiller à une communication pédagogique et une sensibilisation du public aux problématiques de qualité de l’air.

Le SRADDET fixe également des objectifs de réduction des émissions de GES, qui respecteront les objectifs de la stratégie nationale bas carbone SNBC. Ainsi, la stratégie a retenu deux principes :

- Finale : réduire de 75 % les émissions nationales de GES à l’horizon 2050 par rapport à 1990 (et de 40 % à l’horizon 2030 par rapport à 1990), soit - 73 % par rapport à 2013 ;
- Celle des budgets-carbone qui fixent des plafonds d’émissions globaux par périodes de 4 à 5 ans, déclinés à titre indicatif par grands secteurs d’activité (transports, bâtiments résidentiels et tertiaires, industrie, agriculture, production d’énergie et déchets). La trajectoire prévoit une réduction des émissions de - 27 % à l’horizon du troisième budget par rapport à 2013.

Secteur	Part des émissions	Objectifs nationaux 2028	Objectifs nationaux 2050
Transports	27 %	- 29 %	- 70 %
Résidentiel-tertiaire	20 %	- 54 %	- 87 %
Agriculture	19 %	- 12 %	- 50 %
Industrie	18 %	- 24 %	- 75 %
Production d’énergie	12 %		
Traitement des déchets	4 %	- 33 %	- 80 %

Le SRADDET indique que le secteur des transports routiers est le principal contributeur aux émissions des GES. Toutefois la modification progressive du mix énergétique des véhicules va permettre de faire diminuer les émissions de GES.

Pour ce faire, à l’horizon 2030, il conviendra de :

- Permettre aux territoires de suivre l’évolution des GES avec des outils adaptés afin de définir des objectifs de réduction, notamment à travers leur PCAET (cf. l’objectif 8.2 « Accompagner les collectivités dans leur PCAET et dans le développement des solutions alternatives, la sensibilisation du public et la mobilisation des professionnels pour amplifier les changements (comportement, production, ingénierie, etc.) »).
- Faire le lien entre les politiques de réduction des GES et celle des polluants : d’une façon générale, les actions qui visent à réduire la consommation d’énergie permettent de diminuer les émissions de GES Ainsi, que certains polluants (cf. le 1.5.1 « Diminuer les émissions de polluants dans l’air »).
- Participer à améliorer l’efficacité énergétique du patrimoine bâti, par exemple via la rénovation du résidentiel privé (cf. l’objectif 2.9 « Accompagner la réhabilitation énergétique des logements privés et publics et améliorer leur qualité environnementale »), afin de diminuer les consommations énergétiques et les émissions de GES de ce secteur.

- Promouvoir le développement de filières d’énergie moins émettrices de gaz à effet de serre (biocarburants, H2, etc.) pour les équipements des transports collectifs et des services de mobilités et en particulier la motorisation (cf. l’objectif 1.4 « Concilier le développement des Région Auvergne-Rhône-Alpes - Rapport d’objectifs » - SRADDET 61 | 188)offres et des réseaux de transport avec la qualité environnementale » et l’objectif 9.4 « Expérimenter, déployer et promouvoir les innovations technologiques, organisationnelles et les initiatives privées et publiques pour la mobilité »).
- Engager un travail avec les acteurs du monde agricole (chambres d’agriculture, syndicats agricoles, etc.) pour définir un plan d’actions permettant de diminuer les émissions de GES liées à l’agriculture.

Ainsi, le rapport d’objectifs fixe deux grands objectifs concernant la mobilité :

- Consolider la cohérence entre urbanisme et déplacements ;
- Concilier le développement des offres et des réseaux de transport avec la qualité environnementale ;

1.2.2 Le Plan Climat Air et Energie Territorial (PCAET)

Les informations suivantes proviennent du diagnostic du PCAET Grand Lac

Le PCAET de Grand Lac effectif sur le période 2020/2025 définit un état initial du territoire en matière de qualité de l’air, des actions avec les objectifs à atteindre, les acteurs à mobiliser et les moyens à mettre en place. Ce document est également composé d’un diagnostic du territoire.

Le diagnostic du PCAET a été remplacé par les données provenant de Terristiry, qui sont plus récentes et donc plus représentatives du territoire.

1.2.3 Les émissions du territoire

Les données suivantes proviennent de Terristiry.

Emission de gaz à effet de serre

Le territoire de Grand Lac Agglomération a émis 339.79 kteqCO2 tonnes équivalent CO₂ en 2022, soit plus de 4.36 tonnes équivalent CO₂ par habitant. En Rhône-Alpes, les émissions de gaz à effet de serre (GES) par habitant se situent entre 3,65 (Métropole de Lyon) et 6.25 tonnes éq. CO₂ (Savoie).

Depuis 2005, on observe une baisse de 9% des émissions de GES sur le territoire de Grand Lac Agglomération, contre une diminution de 15% des émissions de GES sur Rhône-Alpes.

Les autres transports, des émissions constantes depuis 2005

Les autres transports émettent 0.7% des émissions de gaz à effet de serre du territoire, soit 2.5 kilos tonnes équivalent CO₂.

Les polluants atmosphériques

Oxydes d'azote (Nox)

Grand Lac Agglomération a émis 747 tonnes de NOx en 2022. Sur le territoire de Grand lac la concentration en NO2 est inférieure à la valeur limite, tout comme à l'échelle départementale. Ces émissions sont dues à 71.2% du transport routier. Les émissions des véhicules à essence ont quelque peu diminué, mais cette baisse est compensée par la forte augmentation du trafic et notamment par les véhicules diesel.

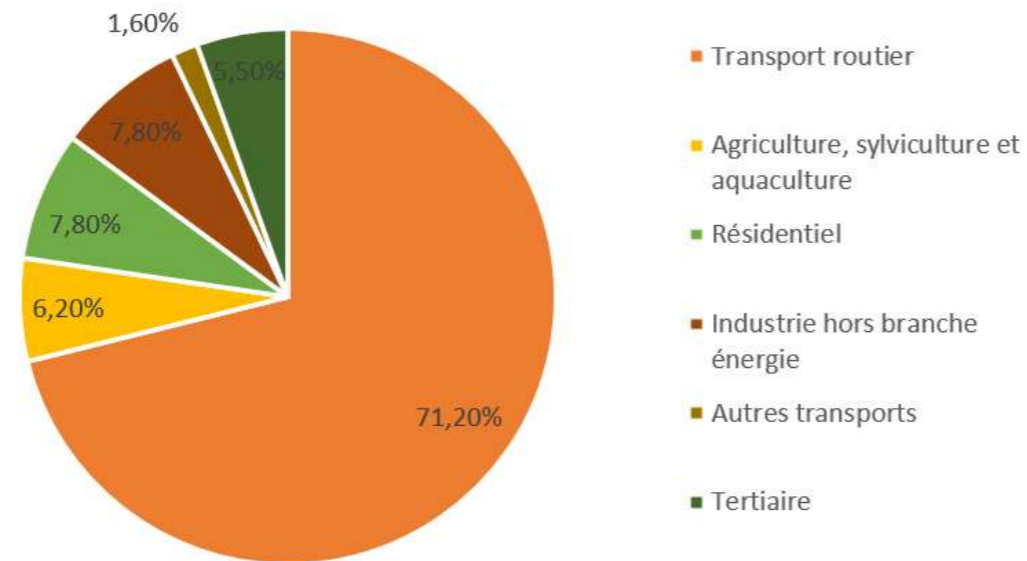


Figure 6 : Emission de Nox (2015) (Terristory)

Poussières (PM10)

Grand Lac Agglomération a émis 236 tonnes de PM10 en 2022. Ces particules sont majoritairement dues au secteur résidentiel avec le chauffage. Le transport émet 14.1% des émissions de PM10.

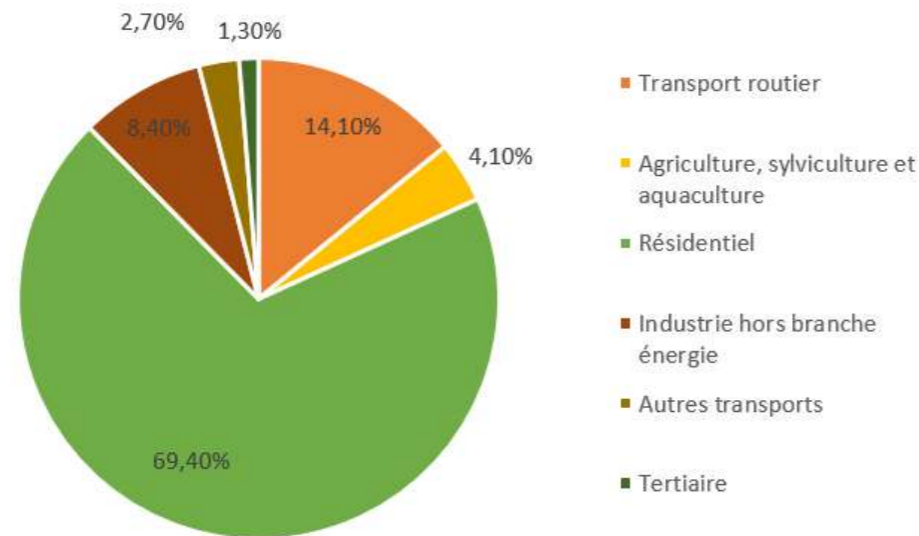


Figure 7 : Emissions de PM10 (2015) (TerriStory)

Particules fines (PM2.5)

Grand Lac Agglomération a émis 205 tonnes de PM2.5 en 2022. Le principal secteur émetteur est le secteur résidentiel avec 67% toutefois le transport routier émet 11%.

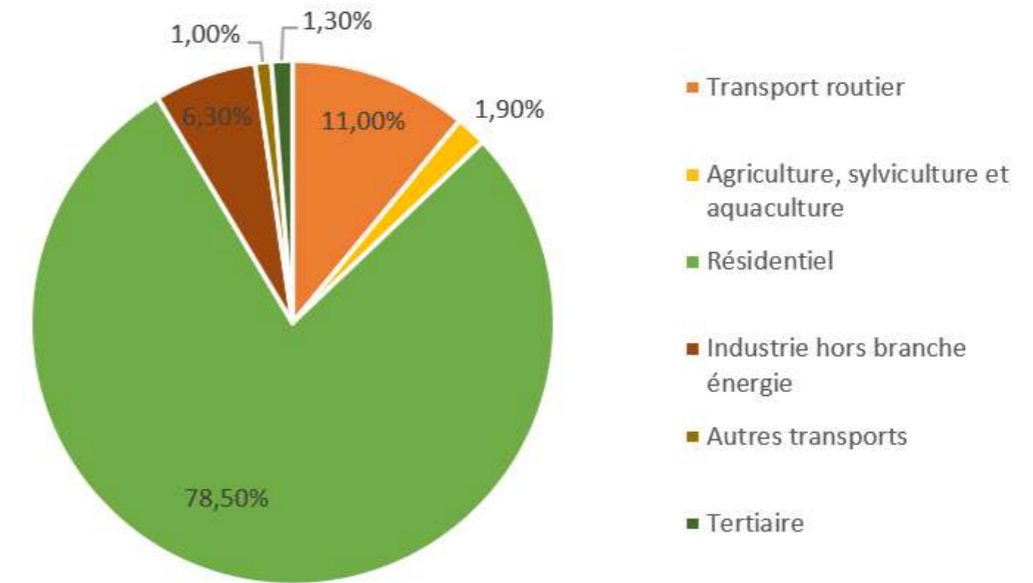


Figure 8 : Emission de PM2.5 (2015) (Terristory)

1.2.4 Etudes menées

Bilan de la qualité de l'air 2023 en Auvergne Rhône Alpes

D'un point de vue pollution chronique, l'année 2023 consolide la tendance à l'amélioration de la qualité de l'air dans notre région. Depuis 2007, les principaux polluants réglementés sont en baisse :

- 50 % pour le dioxyde d'azote (NO₂), polluant traceur du trafic routier ;
- 49 % pour les particules PM₁₀ ;
- 64 % pour les particules fines PM_{2,5}. Sauf pour le cas de l'ozone (O₃) qui montre une augmentation de 20% entre les niveaux moyens de 2007 et ceux de 2023.



Figure 9 : Evolution des concentrations des différents polluants (ATMO Auvergne Rhône Alpes)

Bilan de la qualité de l'air sur le territoire de Grand Lac

Un bilan de la qualité de l'air a été réalisé à l'échelle du territoire de Grand Lac. Les émissions de polluants ont été fortement réduites depuis 2000, il est possible de constater :

- -42,9% des émissions de PM₁₀ ;
- -45,4% des émissions de PM_{2.5} ;
- -61,9% des émissions de NO_x

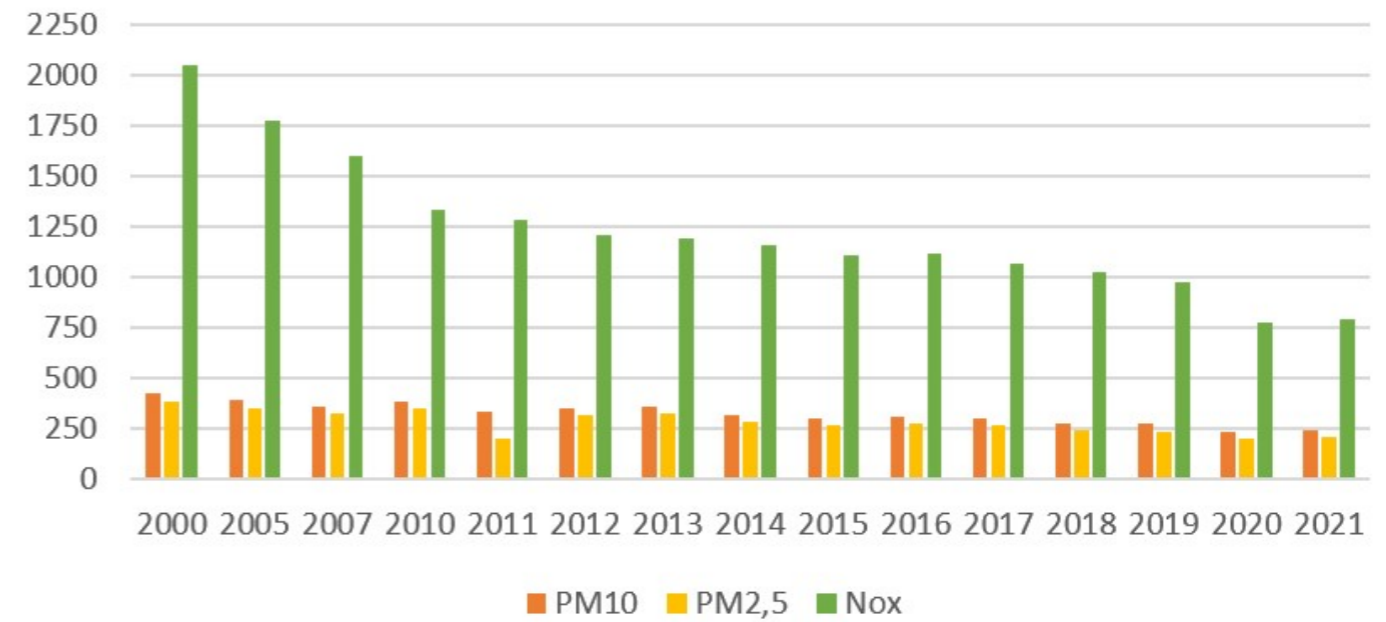


Figure 10 : Evolution des émissions de PM₁₀, PM_{2.5} et Nox sur le territoire de Grand Lac (ATMO Auvergne-Rhône-Alpes°)

Atmo Auvergne Rhône Alpes : Qualité de l'air à proximité des autoroutes des Pays de Savoie en 2012

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Surveillance de la Qualité de l'air, Atmo Auvergne Rhône Alpes a souhaité appréhender le niveau de pollution à proximité des principales infrastructures de transport. Ainsi, sur 4 sites caractéristiques d'un trafic important, des transects de mesures ont été réalisés à l'aide d'une dizaine de points afin d'analyser le taux de NO₂. Ces mesures permettent d'étudier la décroissance des oxydes d'azote (principalement émis par le trafic routier) et de caractériser la distance, à partir du bord de la chaussée, qui est soumise à l'influence des axes routiers.

Quatre campagnes de mesures réparties sur l'année ont été réalisées sur chaque site :

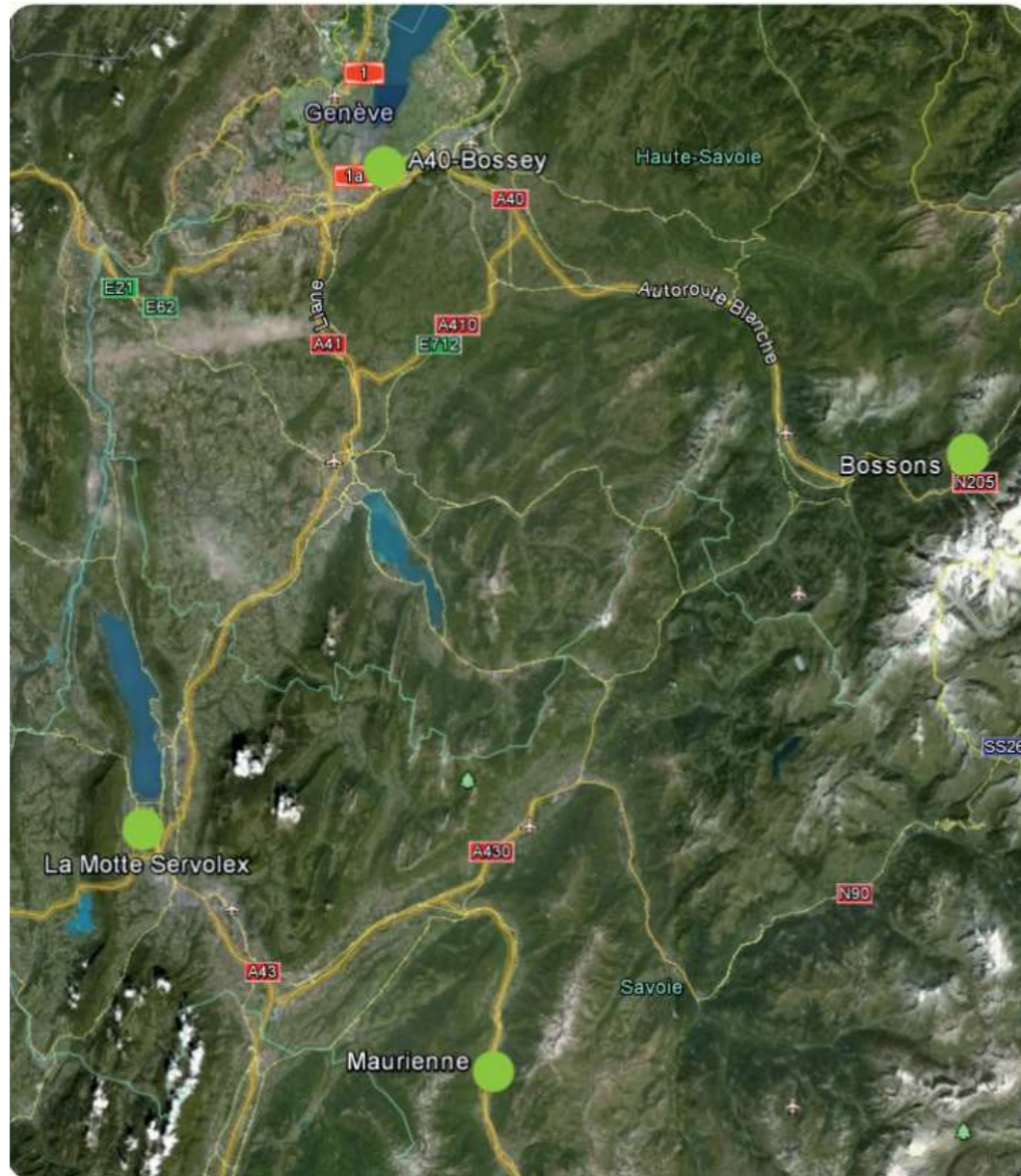
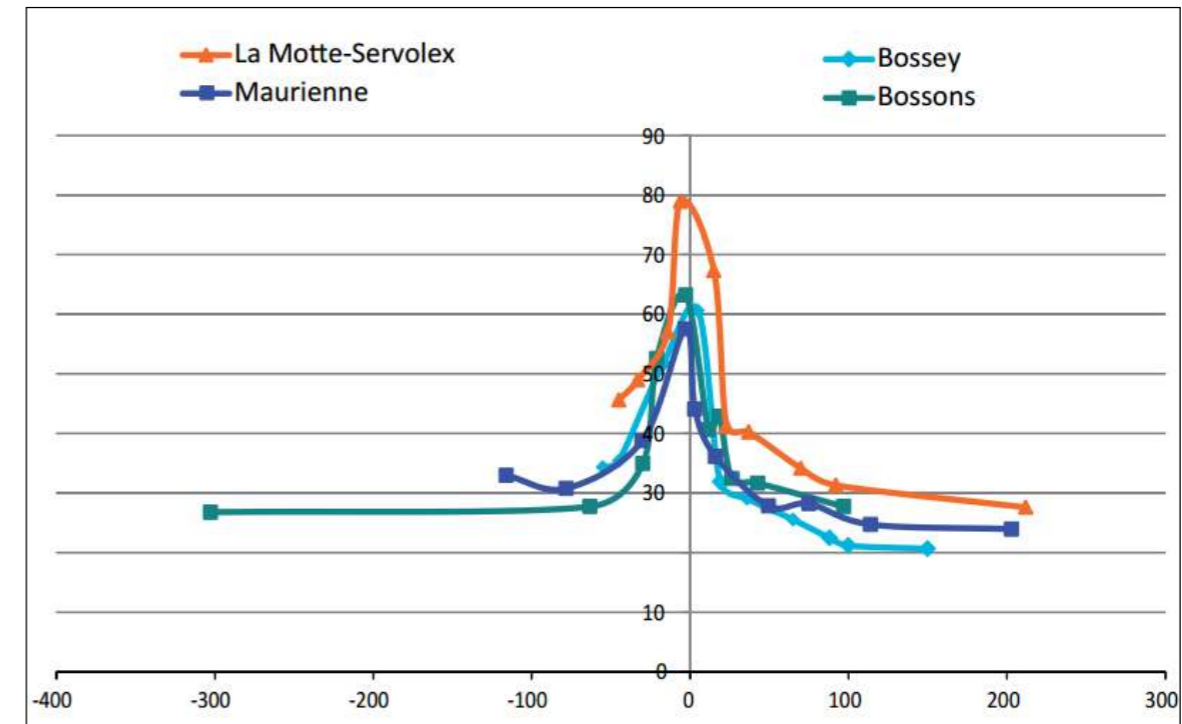


Figure 11 : Localisation des 4 sites de mesures à proximité du trafic (Dossier de presse avril 2015- Atmo Auvergne Rhône Alpes)

Le NO₂ provient surtout des véhicules (environ 75%) et des installations de combustions : il est issu de la combustion incomplète entre le diazote et l'oxygène de l'air. L'un des outils permettant de limiter l'émission de NO₂ est l'utilisation de pots catalytiques pour chaque véhicule.

Sur l'ensemble des sites, les résultats montrent une décroissance quasi exponentielle des concentrations en s'éloignant de l'axe routier. Ainsi, dans une bande d'environ 50 mètres de part et d'autre de la chaussée les concentrations sont supérieures à la valeur limite et l'effet des concentrations de l'autoroute se fait ressentir jusqu'à environ 100 m de l'axe routier pour ce polluant.



Taux d'émissions polluantes (µg/m³) selon l'éloignement (m) du trafic routier

Source : Dossier de presse avril 2015- Atmo Auvergne Rhône Alpes

Le site qui présente les concentrations les plus élevées est celui de la Motte Servolex tandis que les résultats sur les autres sites sont relativement homogènes. Cette différence peut s'expliquer par un trafic particulièrement élevé sur l'autoroute A43 au niveau de la Motte-Servolex. Ainsi, qu'une plus forte urbanisation par rapport aux autres sites de mesures avec en conséquence, une pollution particulière de fond plus importante.

Sites	Trafic moyen Jour Annuel
Bossey (A40)	41 228
Bossons (N205)	18 000
La Motte-Servolex (A43)	40 704
Maurienne (A43)	10 895

Trafic journalier moyen sur les 4 sites d'étude

Source : Dossier de presse avril 2015- Atmo Auvergne Rhône Alpes

La Motte Servolex est située au Sud de notre zone d'étude, elle est donc représentative d'une partie du territoire actuellement étudié.

Synthèse des enjeux de la qualité de l'air

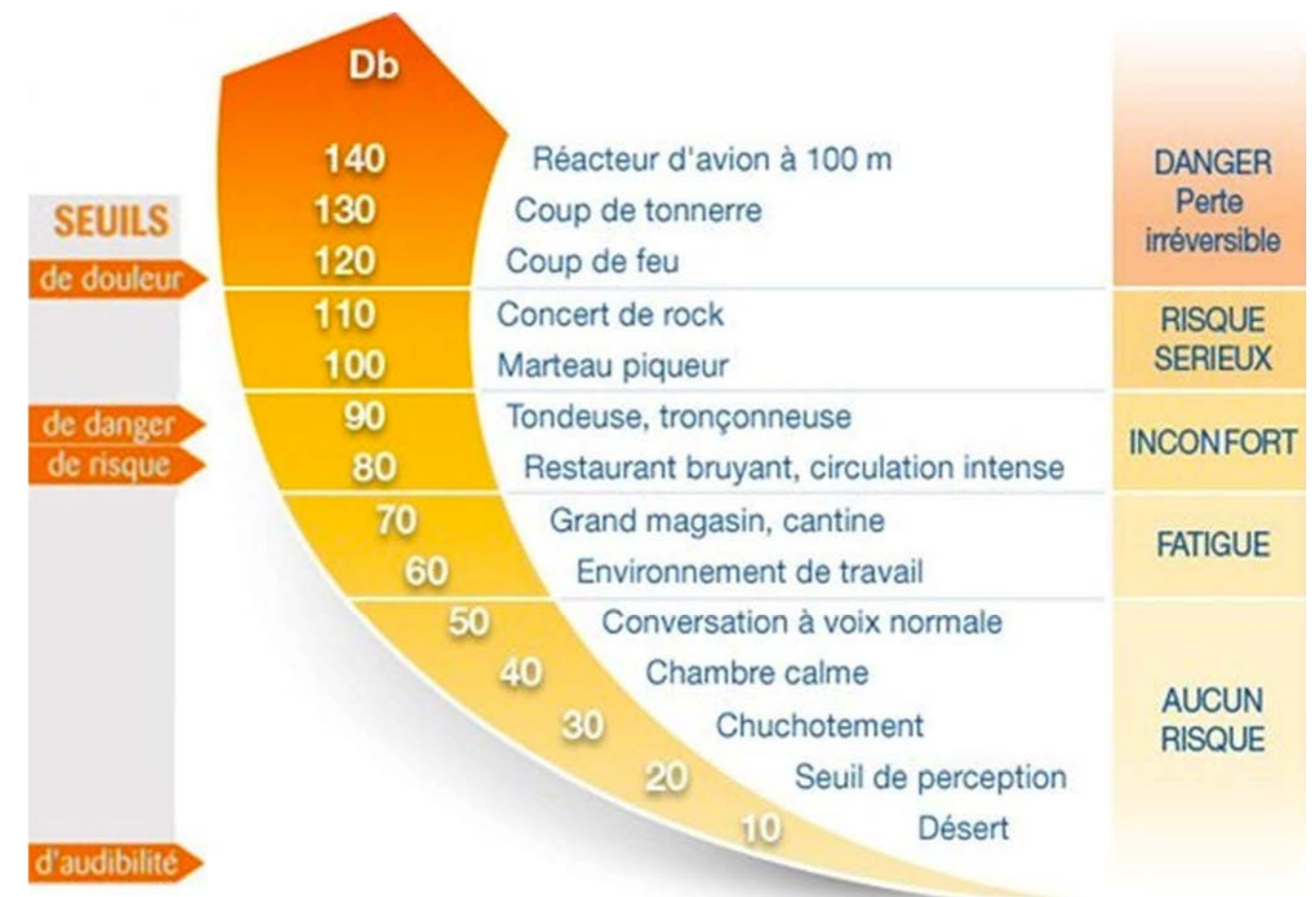
- Une qualité de l'air globalement bonne représentatives du territoire, sans dépassement des valeurs réglementaires de concentrations pour l'ensemble des polluants mesurés (NO2, PM, Ozone)...
- Des concentrations sensiblement plus élevées à proximité des grandes infrastructures, et notamment l'A43, qui constitue l'axe le plus sensible du département ;
- Des enjeux renforcés par la part importante des transports dans les émissions polluantes du territoire, en particulier du dioxyde d'azote ;
- Des enjeux relatifs à l'exposition d'une partie de la population à des dépassements de seuils le long des infrastructures et à l'exposition de la végétation.

2 L'AMBIANCE ACOUSTIQUE

Le bruit constitue un phénomène omniprésent dans la vie quotidienne, et est défini comme un « son ou ensemble de sons qui se produisent en dehors de toute harmonie régulière ». La diversité du bruit et de ses sources d'émission est très nombreuse. Ce phénomène physique complexe est dû à des variations de pression dans l'atmosphère, il est donc mesurable. La notion de nuisance sonore comporte également des aspects subjectifs et personnels, une nuisance étant définie comme ce qui nuit à la santé ou entraîne une sensation désagréable, ce qui est la cause du désagrément. Elle peut donc varier dans sa sensibilité d'une personne à une autre.

Le bruit est aujourd'hui considéré comme une des préoccupations majeures de nos concitoyens en termes de nuisances. Par ailleurs, la gestion des nuisances sonores présente des enjeux importants de santé publique. En effet, des expositions répétées à des bruits trop importants peuvent avoir des effets néfastes sur la santé. La gêne occasionnée se traduit généralement sous forme de stress pour les personnes, stress qui peut être notamment dû à une perturbation du sommeil. En ce sens, il influe sur la qualité de vie des habitants.

Le niveau sonore perçu par l'homme est exprimé en décibel (dB). Cette unité permet de faire le lien entre l'onde sonore et la perception humaine de ce phénomène. Le seuil de danger au-delà duquel des dommages peuvent survenir est estimé à 90 dB. Outre le niveau sonore, la durée d'exposition est également un facteur de dommages auditifs. A titre de référence, une conversation se déroulant normalement, sans difficulté d'audition et sans élever la voix, est estimée à 65 dB.



De nombreux paramètres accentuent la difficulté d'évaluer l'environnement sonore : le vent (orientation, vitesse), la température, des effets d'obstacles (bâtiments, végétation) et la distance interviennent et complexifient la perception du bruit. Le bruit de la circulation, qu'elle soit routière, ferroviaire ou aérienne, est un phénomène essentiellement fluctuant. Cette valeur peut donc être caractérisée par une valeur moyenne sur un temps donné.

2.1 CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES

Le classement sonore des infrastructures constitue le volet préventif de la politique nationale de lutte contre le bruit des transports terrestres, mis en place par la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit. Il se traduit par la classification du réseau routier et ferroviaire en tronçons. Une catégorie sonore est affectée afin que l'isolation acoustique des bâtiments à construire soit renforcée.

Toutes les routes dont le trafic est supérieur à 5 000 véhicules par jour doivent être classées, quel que soit leur statut (autoroutes, nationales, départementales, communales). Il en est de même pour les voies ferrées interurbaines dont le trafic est supérieur à 50 trains par jour, ainsi, que des voies ferrées urbaines et des infrastructures de transports collectifs dont le trafic est supérieur à 100 bus, rames ou trains par jour.

Les infrastructures sont classées en 5 catégories en fonction du niveau de bruit qu'elles génèrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Le calcul du niveau de bruit est effectué en croisant différentes données :

- Le trafic moyen journalier annuel (TMJA),
- Le pourcentage de poids lourds,
- Le type de voie, la vitesse réglementaire,
- Le type de tissu environnant la voie, etc.

Enfin, pour chacune des infrastructures classées, un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de la voie : sa largeur est fonction de la catégorie et varie de 10 à 300 mètres.

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence Laeq (6h-22h) en dB (A)	Niveau sonore de référence Laeq (22h-6h) en dB (A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L>81	L>76	d = 300 m
2	76<81	71<76	d = 250 m
3	70<76	65<71	d = 100 m
4	65<70	60<65	d = 30 m
5	60<65	55<60	d = 10 m

Classement sonore des infrastructures (DREAL Rhône Alpes Auvergne)

Les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement et de santé ainsi, que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique venant s'édifier dans ces secteurs devront présenter des isolements acoustiques compris entre 30 et 45 dB(A), de manière que les niveaux de bruit résiduels intérieurs ne dépassent pas 35dB(A) le jour et 30dB(A) la nuit.

La réglementation relative au classement sonore ne vise donc pas à interdire de futures constructions ni à réglementer leur implantation, mais à faire en sorte que celles-ci soient suffisamment insonorisées : ce n'est pas un règlement d'urbanisme mais, elle se traduit par une règle de construction.

2.2 OUTILS D'AIDE A LA DECISION

Afin d'aider les collectivités à réduire leurs nuisances sonores, deux outils sont élaborés : les cartes de bruit et les Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

2.2.1 Carte de bruit

Les cartes de bruit constituent un diagnostic visant à donner une représentation de l'exposition des populations aux bruits des infrastructures de transport. Pour réaliser ces cartes, la Directive Européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a fixé des indicateurs de bruit, il s'agit de Lden et Ln :

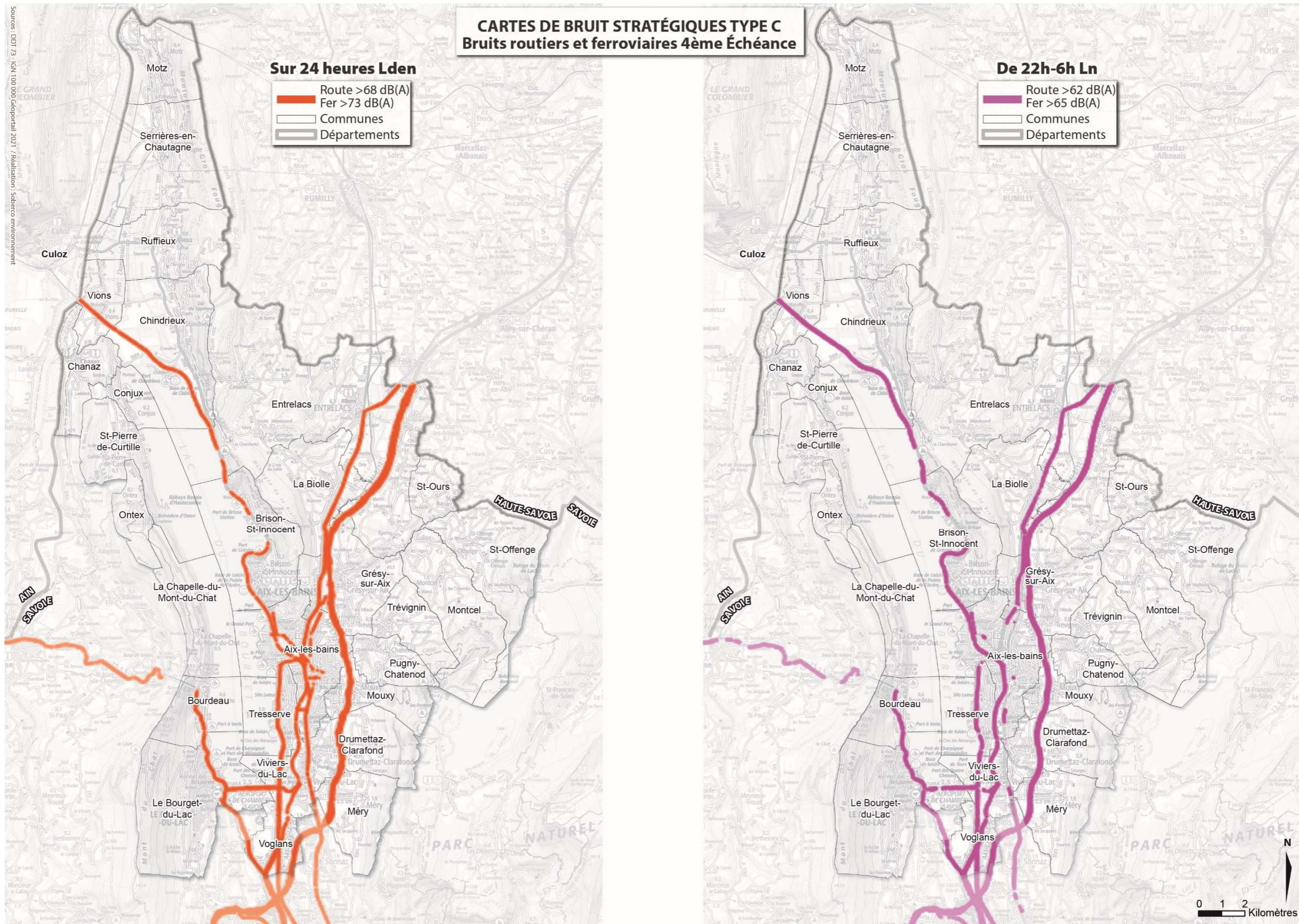
- Lden : (day evening night pour jour soir et nuit) est l'indicateur du niveau sonore moyen pour la journée entière de 24 heures. Il est calculé en moyennant sur l'année des bruits relevés aux différentes périodes de la journée. Une pondération est ensuite appliquée pour les périodes les plus sensibles +5dB(A) en soirée et 10dB(A) la nuit. Ce n'est donc pas un niveau de bruit réel ou mesuré.
- Ln : (n pour nuit) est l'indicateur du niveau sonore nocturne de 22 h à 6 h.
- Ces indicateurs sont exprimés en décibels : dB(A) (unité de bruit qui tient compte du filtre de certaines fréquences par l'oreille humaine).

De plus, depuis le 1^{er} janvier 2022, la directive Européenne (UE) 2020/367 du 4 mars 2020, impose de joindre aux cartes stratégiques de bruits (CSB) le décompte des populations impactées par une forte gêne pour les cartes en indice Lden, et par la forte perturbation du sommeil pour les cartes en indices Ln.

Le Département de Savoie a donc approuvé par arrêté préfectoral du 1er juillet 2022 ces cartes de bruits (4^{ème} échéance).

La carte de bruits stratégique de type C représente les zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L572-6 du code de l'Environnement sont dépassées, selon l'indicateur Lden (journée complète) et Ln (nuit). Pour les infrastructures routières ces valeurs limites sont : Indicateur Lden : 68dB(A) et indicateur Ln : 62 dB(A).

Ainsi, sur le territoire Grand Lac il est possible d'identifier les voiries les plus bruyantes, l'autoroute A41, la D1201, la D1504, la D991, la D17, la D10. La nuit le bruit routier est moins fort, cependant des dépassements persistent sur l'autoroute A41, la D1201, la D150 et la D991.



2.2.2 Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Les PPBE définissent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées, notamment grâce aux cartes de bruit. L'objectif des PPBE consiste à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. Il s'agit à la fois de recenser les actions déjà prises ou en cours et définir celles dorénavant prévues pour les prochaines années.

Un PPBE au stade projet est en cours relatif aux infrastructures routières départementales de la Savoie (4^{ème} échéance 2024-2029). Un PPBE (3^{ème} échéance 2019-2023) a été approuvé le 11 juin 2019 et est en vigueur sur le territoire.

Zones calmes

Dans l'étude des infrastructures bruyantes, les zones dites « calmes » peuvent aussi être mises en évidence. La notion de zone de calme a été introduite par la directive européenne relative à l'établissement des cartes de bruit et des PPBE. Elle peut se définir comme un espace où l'environnement est soumis à des niveaux acoustiques faibles et sans agression sonore. Il faut distinguer les zones calmes urbaines, des zones calmes naturelles. Le milieu naturel protégé des montagnes, lacs et rivières, des parcs naturels, des secteurs ruraux constituent un patrimoine paisible à protéger, et à ce titre un atout économique et touristique. Il est constitué par la plus grande partie de l'espace peu habité de la Savoie. Pour les zones de calme urbaines des villes et villages, d'autres critères peuvent entrer en ligne de compte : vocation du site (promenade, espaces verts, secteur culturel, lieu culturel, habitat tranquille, espace sportif...), perception des habitants et qualité paysagère. Leur localisation ne peut donc être définie uniquement par des niveaux acoustiques.

Pour ces zones calmes, le PPBE élaboré par l'État propose la cartographie départementale suivante (zones vertes).

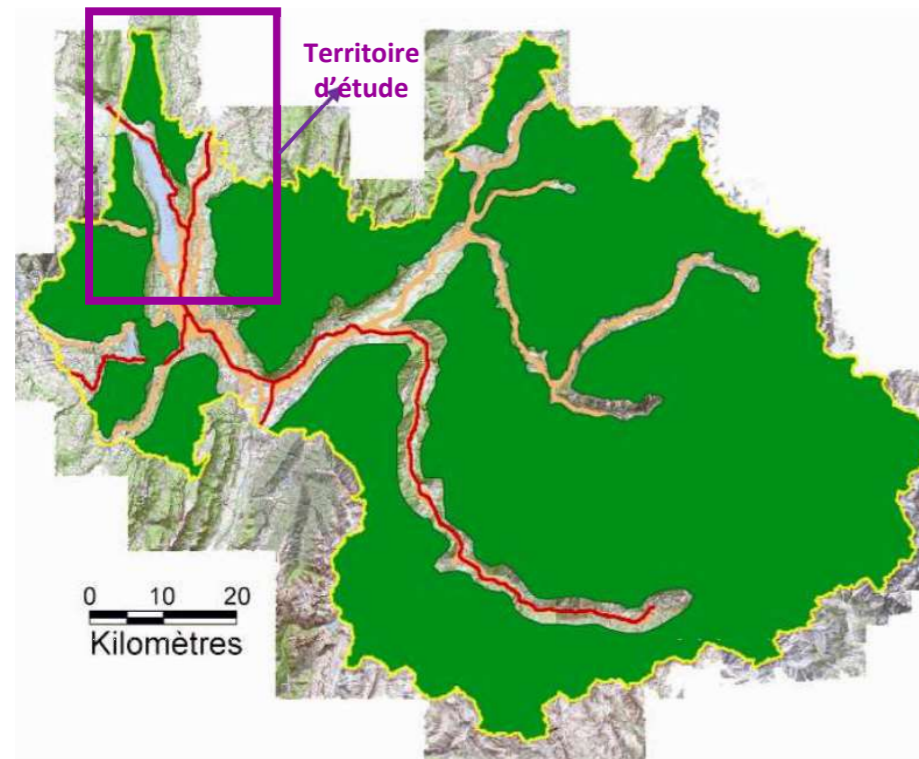


Figure 12 : Zones calmes (PPBE Etat-Savoie)

Malgré la présence d'infrastructures de transport bruyantes, le territoire d'étude semble être majoritairement préservé des nuisances acoustiques puisqu'on identifie tout de même trois importantes zones calmes, au Nord, à l'Est et à l'Ouest.

Mesures préventives et réductrices du bruit

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit (PNB) du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004.

Indicateurs de bruit	Valeurs limites en dB(A)			
	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
L _{den}	55	68	73	71
L _n	-	62	65	60

Figure 13 : Valeurs seuils (PPBE Savoie)

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et les établissements de soins/santé. Par contre les textes de transposition français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des points noirs du bruit. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité.

Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) de l'aéroport de Chambéry – Aix-les-Bains

Le PEB est un instrument juridique permettant de maîtriser et d'encadrer l'urbanisation dans les zones de bruits au voisinage des aéroports. Concrètement, il permet d'éviter que des populations nouvelles s'installent dans des secteurs exposés ou susceptibles d'être exposés à un certain niveau de gêne sonore.

La gêne sonore est calculée au moyen d'un modèle mathématique mettant en équation différents paramètres pour prendre en compte :

- Le bruit émis par chaque modèle d'avion tel qu'il est perçu au sol,
- Le nombre de passages d'avions en 24 heures,
- La perception différente du bruit entre le jour, la nuit et la soirée.

Le résultat du calcul est exprimé en L_{den} et catégorisé selon 4 zones (A, B, C et D). Plus l'indice est élevé, plus la gêne est importante et donc plus les contraintes en matière de logements sont strictes. Le tableau ci-dessous indique quels types de logements peuvent être implantés ou quels types de travaux doivent être réalisés en fonction de chaque zone :

	ZONE A L _{den} >70	ZONE B 70>L _{den} >(62 à 65) ¹	ZONE C (62 à 65)> L _{den} >(55 à 57) ¹	ZONE D (55 à 57)> L _{den} >50
Constructions nouvelles				
Logements nécessaires à l'activité de l'aérodrome, hôtels de voyageurs en transit	Autorisés			
Logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales	Autorisés dans les secteurs déjà urbanisés	Autorisés		
Immeubles d'habitation directement liés ou nécessaires à l'activité agricole				
Habitat groupé (lotissement...), parcs résidentiels de loisirs	Non autorisés			
Maisons d'habitation individuelles	Non autorisées		Autorisées si secteur d'accueil déjà urbanisé et desservi par des équipements publics et si elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil.	
Immeubles collectifs à usage d'habitation	Non autorisés			
Constructions à usage industriel, commercial et de bureaux	Admises si elles ne risquent pas d'entraîner l'implantation de population permanente.			
Équipements de superstructure nécessaires à l'activité aéronautique	Autorisés s'ils ne peuvent être localisés ailleurs.		Autorisés	
Autres équipements publics ou collectifs	Autorisés s'ils sont indispensables aux populations existantes et s'ils ne peuvent pas être localisés ailleurs		Autorisés s'ils ne conduisent pas à exposer de nouvelles populations aux nuisances sonores	
Interventions sur l'existant				
Rénovation, réhabilitation, amélioration, extension mesurée ou reconstruction des constructions existantes	Autorisées sous réserve de ne pas accroître la capacité d'accueil.			
Opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain	Non autorisées		Autorisées sous réserve de se situer dans un des secteurs ³ délimités pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, à condition de ne pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.	

Autorisés sous réserve d'une protection phonique et de l'information des futurs occupants²

Le territoire d'étude est concerné par l'aérodrome de Chambéry/Aix-les-Bains. Le PEB de cet aérodrome a été rendu disponible par décision préfectorale en date du 27 novembre 1974. De nouvelles dispositions réglementaires (décret n°2002-626 du 26 avril 2002) ont modifié le code de l'urbanisme, introduisant un nouvel indice le Lden. Ces données ont donc imposé une révision du PEB. Le PEB actuel a donc été approuvé le 31 juillet 2009.

Catégorie	PREVISIONS					
	ANNEE 2002	ANNEE 2003	ANNEE 2004	COURT TERME 2008	MOYEN TERME 2012	LONG TERME 2020
Hélicoptères	4667	4443	3700	3900	5000	5000
Monomoteurs à pistons	25210	24016	23630	25000	25000	25000
Monoturbopropulseur	3065	3304	3700	3700	3700	3700
Bimoteurs à hélices	3155	2757	2627	2800	3000	3400
Avions militaires à réaction	95	157	83	100	100	100
Avions d'affaire à réaction	1000	1000	1762	2500	3700	4000
Avions de ligne à réaction	1419	1377	1856	3000	5000	6000
Mouvements totaux	38611	37054	37358	41000	45500	47200

*Nombre de mouvements (un mouvement = un atterrissage ou un décollage)
de l'aéroport de Chambéry – Aix-les-Bains*

Source : Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) de l'aéroport de Chambéry – Aix-les-Bains

En termes de zonage, le PEB de Chambéry/Aix-les-Bains touche 5 communes situées sur le territoire d'étude. Les communes de :

- Voglans et du Bourget du Lac sont en zone A, B, C et D,
- Viviers-du-Lac et Tresserve sont en zone C et D,
- Bourdeau en zone D.

Figure 14 : Construction et travaux d'isolations en fonction du zonage (Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) de l'aéroport de Chambéry – Aix-les-Bains)

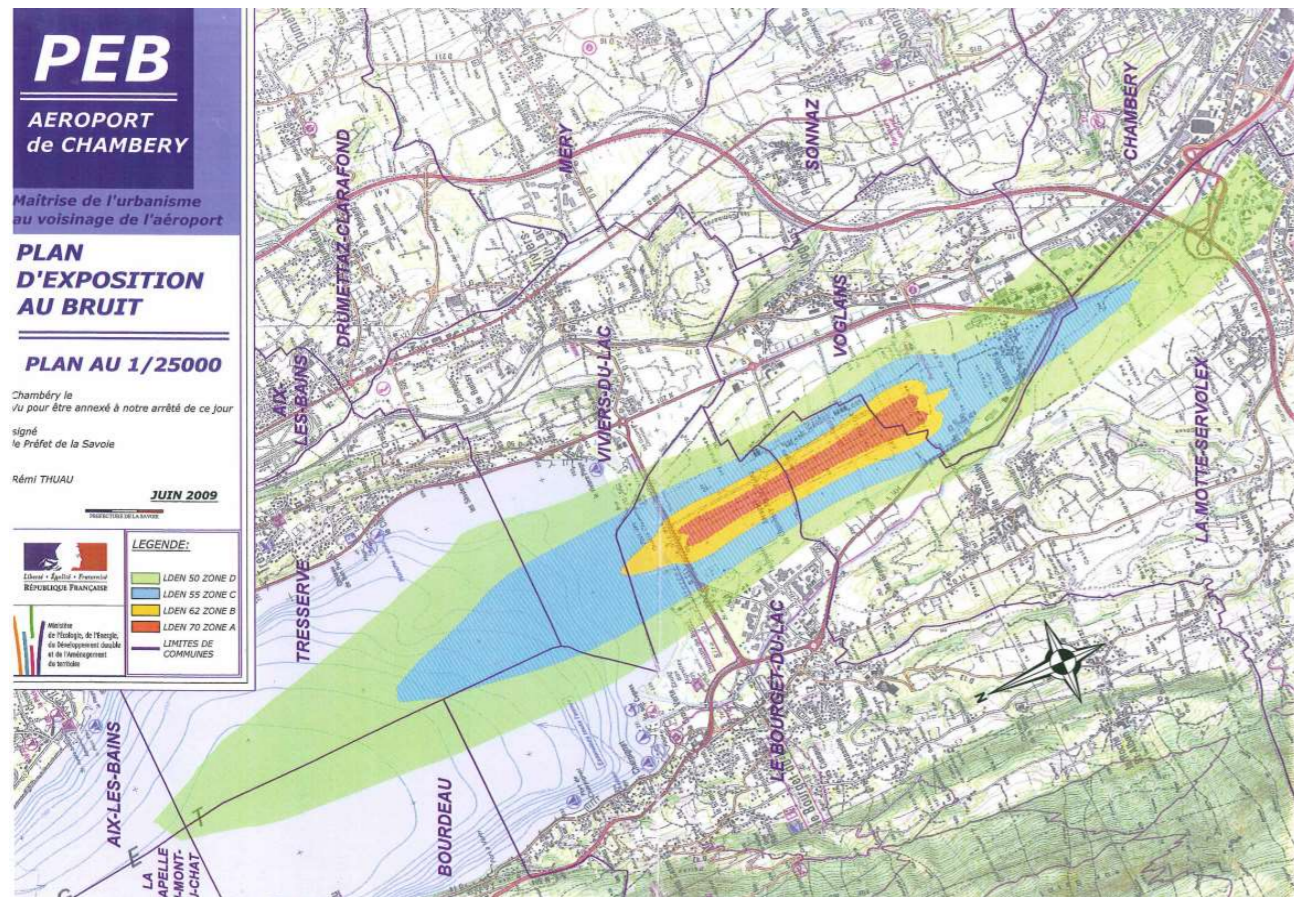


Figure 15 : Zonage du PEB de l'aérodrome de Chambéry/Aix-les-Bains (Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) de l'aéroport de Chambéry – Aix-les-Bains)

Synthèse et enjeux de l'ambiance acoustique :

- Un territoire offrant de grands espaces de zones calmes, principalement sur les coteaux préalpins
- Une rive Est du Lac plus marquée par les sources de bruits, notamment du fait de la concentration des infrastructures bruyantes le long du Lac et par l'A41.
- Des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui ont mis en place les programmes de mesure nécessaires à la réduction de l'exposition des populations à la gêne sonore
- Un aéroport présentant un potentiel d'accroissement des trafics, mais encadré par un PEB
- Une concentration des enjeux sur la partie Sud du territoire, et notamment sur les communes du Bourget du Lac et d'Aix-les-Bains, du fait du croisement des infrastructures dans les zones denses d'habitat.

3 CONSOMMATION DE L'ESPACE

3.1 LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS

Le SCOT Métropole Savoie, approuvé en 2020, dévoile une étude menée sur l'étalement urbain de 2006 à 2016. Ainsi, cette étude nous permet de visualiser l'ampleur du phénomène de l'étalement urbain. Le rythme de construction de logements s'établit à 1798 logements/an et corrobore avec les prévisions du SCOT de 2005 et masque les déséquilibres territoriaux. En effet, si les secteurs nord et centre ont enregistré un rythme de construction en cohérence avec les objectifs du SCOT de 2005, le centre est relativement en deçà, freinant le rééquilibrage de l'offre de logements sur le territoire.

De plus, malgré les évolutions positives du parc de logements, celui-ci reste en décalage avec les besoins et la solvabilité des ménages. Une large offre de logements trop grands, une vacance prégnante (8,3% en 2015) notamment des petits logements, un accès au logement bloqué par le prix élevé du foncier, sont autant de freins à la fois à l'accès au logement et au parcours résidentiel des ménages sur le territoire. Le territoire doit donc faire face à deux enjeux majeurs :

- La fluidité du parcours résidentiel,
- La sortie de vacance des logements concernés

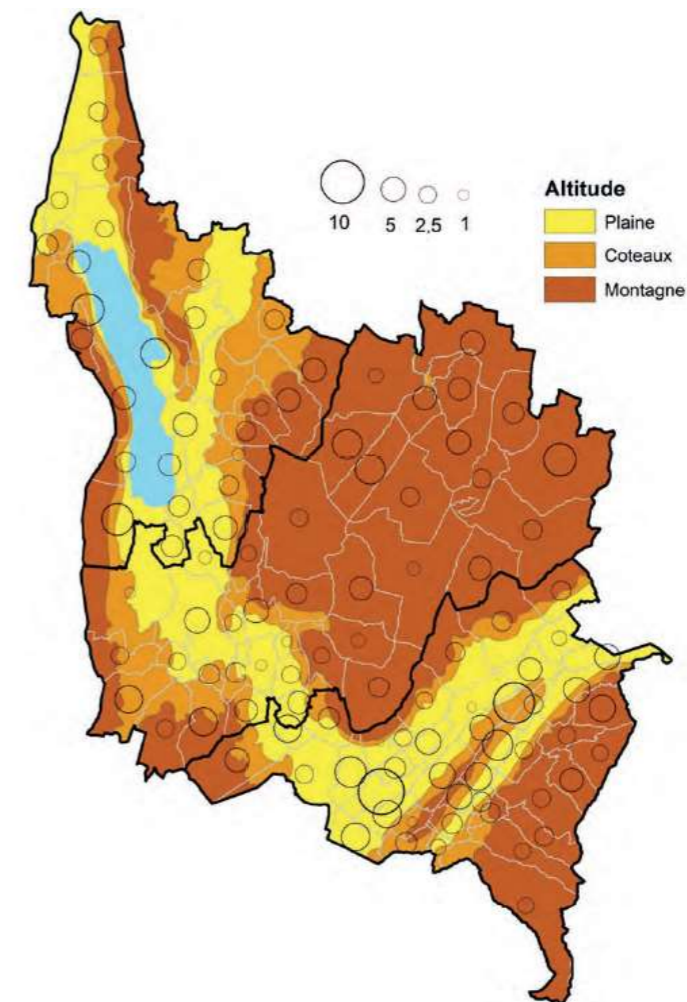


Figure 16 : Taux de constructions neuves.an pour 1000 habitants 2006/2014(SCOT Métropole Savoie)

Comme montré sur le graphe ci-dessous, le rythme de construction a été très soutenu sur le secteur nord (665 logements par an entre 2006 et 2016 contre 400 logements prévisionnels dans le SCoT) et sur le centre (869 logements par an entre 2006 et 2016 contre 700 logements prévisionnels dans le SCoT), et relativement en deçà des estimations sur le secteur sud (207 logements par an dans la période 2006-2016 contre 350 prévisionnels).

Les zones préférentielles identifiées par le SCOT (communes de l'isochrone, « petites villes ») sont bien représentées dans cet effort de construction. La production des 1775 logements neufs est portée par les villes et les bourgs de plaine. Les villages réalisent un volume plus faible (440 logements.an) dont la moitié est construite en plaine. Le secteur de montagne connaît un faible taux de construction particulièrement dans les Bauges.

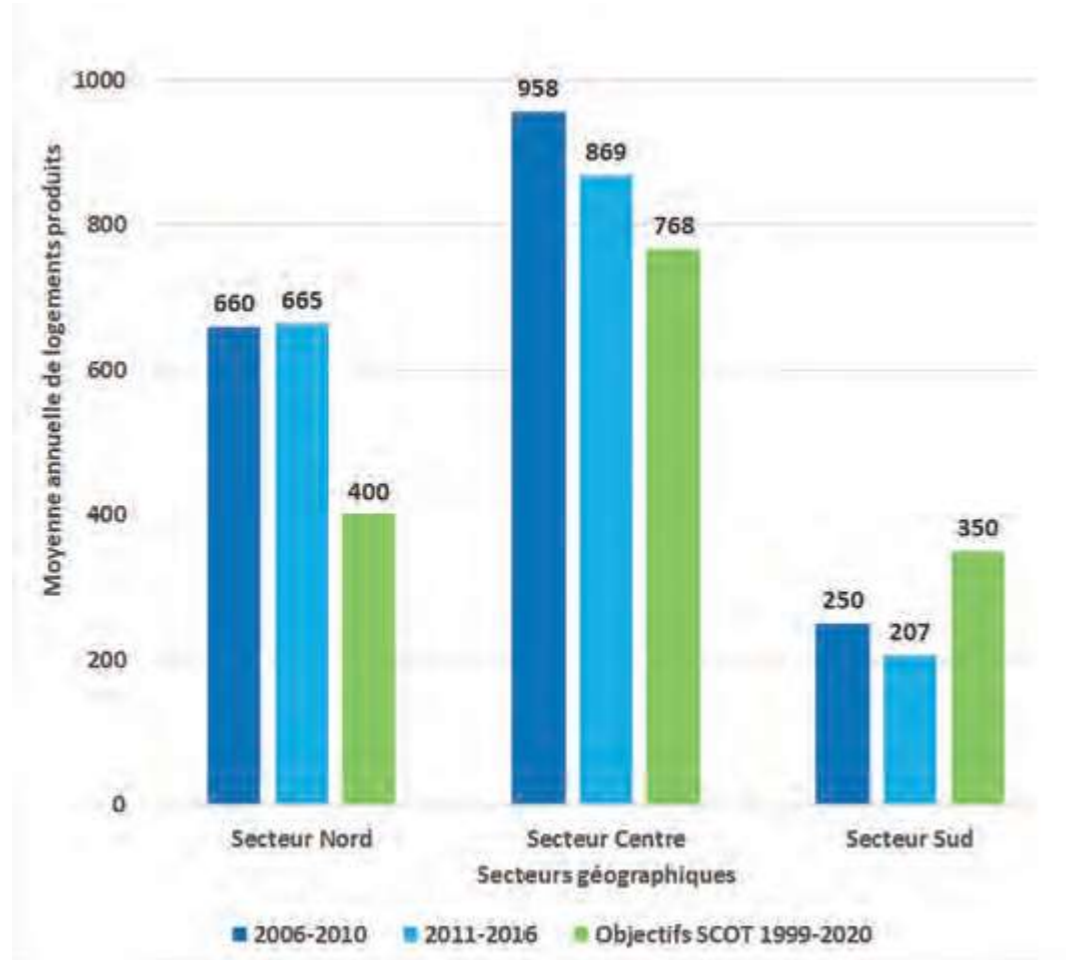


Figure 17 : Production annuelle de logements / objectifs du SCoT (SCoT Métropole Savoie)

Globalement, La dynamique de construction la plus forte est enregistrée dans les villages de plaines (9,20 en moyenne par an sur 33 villages) et dans une moindre mesure dans les villages de coteau (8,06) et de montagne (7,86).

Même si le SCoT a fixé des orientations fortes en matière d'urbanisation il doit, en cohérence avec la loi SRU, être économe et considérer le sol comme une ressource à protéger. La maîtrise de l'étalement urbain est l'un des objectifs stratégiques du SCoT. Il se décline de plusieurs manières :

- Privilégier l'urbanisation dans les deux agglomérations (permettant des opérations plus denses) et dans les petites villes,
- Inciter à « reconstruire la ville sur la ville », en réhabilitant les friches industrielles incluses dans le tissu urbain et en suscitant la mutation et la densification de certains quartiers et secteurs, plutôt que d'urbaniser systématiquement des secteurs vierges,
- Prévoir un développement maîtrisé des communes rurales et périurbaines,
- Privilégier l'urbanisation dans les secteurs desservis par les transports en commun.

L'évaluation du SCoT a permis de mettre en exergue que la consommation foncière par an a été divisée par deux entre les périodes 1973-2003 et 2001-2013, et que 1 246 hectares avaient été artificialisés entre 2001 et 2016 soit 83 ha par an. Toutefois, sur 1 246 hectares, 1 032 ha ont été consommés pour l'habitat et 80% ont impacté des espaces agricoles majoritairement situés dans les espaces de plaine de Métropole Savoie. Ces espaces de plaine, représentent seulement 30% de la superficie du territoire, mais accueillent plus de 80% de la population de Métropole Savoie.

En ce qui concerne les déplacements, le SCOT a mis en évidence deux principaux dysfonctionnements : la desserte des communes périphériques et les modes de déplacements alternatifs.

3.2 LA DESSERTE DES COMMUNES

Concernant les transports interurbains en car, en ne retenant que les lignes qui permettent d'atteindre Chambéry ou Aix le matin et d'en revenir le soir, du lundi au vendredi, on observe que de nombreuses communes ne sont pas véritablement desservies et que 18 d'entre elles se trouvent sur le territoire d'étude (carte ci-contre).

Toutefois quelques petites villes comme Chindrieux, Albens, Grésy-sur-Aix ou Viviers-du-Lac bénéficient d'une gare SNCF desservie par le TER. La Région Auvergne Rhône-Alpes qui est l'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, améliore sensiblement le niveau de service depuis quelques années.

3.3 LES MODES DE DEPLACEMENTS ALTERNATIFS

Un des enjeux du territoire de Métropole Savoie est de développer la multimodalité, c'est-à-dire l'utilisation des modes de transport alternatif à la voiture. Dans ce but, le PADD fixe deux grands objectifs :

- Affirmer les centralités et favoriser la proximité des services et équipements ;
- Porter une stratégie sur le long terme pour une mobilité efficace, innovant et transversale.

Les mobilités liées au travail représentent environ 123 000 déplacements par jour, avec 69% de ces déplacements internes au territoire. La commune de Chambéry est le territoire qui supporte à elle seule 17% des flux internes à sa propre commune. La part modale de la voiture reste très élevée sur le territoire. Les 3/4 du territoire connaissent une forte dépendance à la voiture l'usage des transports collectifs est deux fois plus fort sur les flux d'échanges avec le territoire que sur les flux internes au territoire. La part modale de la voiture pour les flux internes représente 74%, la part modale des modes actifs représente 16%.

Malgré la forte dépendance à la voiture, le territoire connaît une augmentation de la fréquentation couplée à un renforcement important de l'offre de transport. Une meilleure couverture géographique est effectuée mais des efforts restent encore à faire sur l'adéquation entre la demande pour les déplacements domicile-travail et l'offre de transport en commun sur certains secteurs du territoire.

4 CONSOMMATION ENERGETIQUE

La consommation énergétique du territoire

Consommation par secteur

La consommation énergétique du territoire s'élève à 1 814 GWh par an. Cela représente une consommation de 24.2 MWh/habitant.

Cette consommation par habitant est inférieure à la moyenne française (25.8MWh/Habitant) et à la moyenne régionale (27.6 MWh/hab)

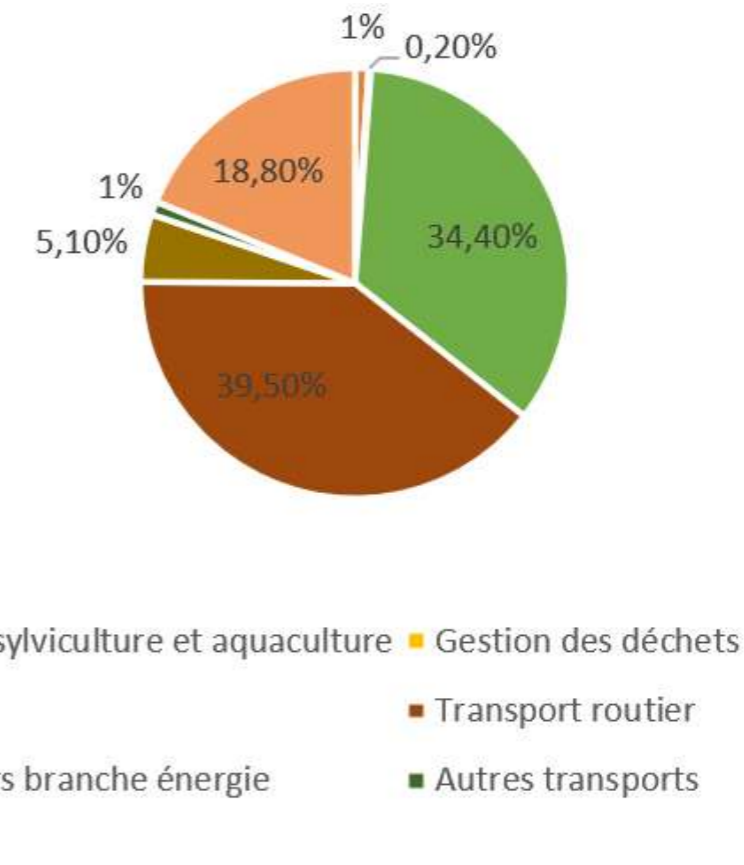


Figure 18 : Consommation d'énergie finale 2015 (Territory, 2024)

Pour résumer, le SCOT Métropole Savoie met en évidence quatre axes principaux pour permettre l'augmentation de l'utilisation des transports en commun et le développement des modes de déplacement alternatifs :

- Enrayer la progression du trafic poids lourds à destination ou en provenance de l'Italie grâce au projet de liaison ferroviaire Lyon Turin, au développement du feroutage et, à terme, au transfert du maximum de fret sur le mode ferroviaire,
- Mieux utiliser l'offre SNCF développée par la Région Auvergne Rhône-Alpes pour les transports interurbains, et mieux coordonner cette offre avec les cars interurbains mise en place la région Auvergne Rhône Alpes,
- Développer fortement les transports collectifs et les modes alternatifs dans les deux agglomérations principales,
- Lutter contre l'étalement urbain et favoriser des urbanisations accessibles par les transports en commun.

Cette politique ambitieuse mais conforme à la Loi sur l'air, devrait parvenir à limiter au maximum la demande de déplacements en voiture individuelle et la nécessité de créer des voies routières nouvelles.

Synthèse et enjeux de la consommation d'espace

- Un territoire qui concentre les principales zones de développement urbain et de consommation d'espace à l'échelle du département ;
- Une consommation d'espace qui ralentit, notamment depuis l'approbation du premier SCOT de la Métropole Savoie ;
- Des enjeux traduits dans le PADD du Scot, qui visent à favoriser le report modal de la voiture vers les modes alternatifs (transports collectifs, modes actifs), notamment dans les agglomérations ;
- Des enjeux liés aux déplacements domicile-travail entre les pôles urbains du territoire et à la dépendance à la voiture;
- Des enjeux liés à l'articulation entre secteurs d'urbanisation et dessertes en transports collectifs, principalement concentrés sur la partie sud du territoire.

Les transports routiers, premier poste de consommation d'énergie réparti entre la ville et l'autoroute

Le transport routier est le premier secteur consommateur d'énergie avec une consommation annuelle de 696 GWhs provenant à 93% de produits pétroliers et à 7% de biocarburants. Les transports routiers concernent à 65% du transport de personnes et à 35% du transport de marchandises. L'A41, seule autoroute présente sur le territoire représente 39% de la consommation d'énergie du secteur des transports (50% pour le transport de marchandises et 34% pour le transport de personnes). Si l'A41 représente 46% du trafic moyen journalier hors déplacement en ville, elle est responsable de 73% des consommations d'énergie sur ces déplacements.

La plus grande partie de l'énergie consommée est due au transport en ville, aux trois quarts pour le transport de personnes. L'importance des flux internes aux communes et notamment à Aix-les-Bains (63% des actifs travaillant à Aix-les-Bains y résident aussi) est encourageante pour un usage des modes alternatifs, et plus particulièrement des modes actifs. Globalement, les voitures particulières sont responsables de 64% de la consommation d'énergie de ce secteur, suivies par les utilitaires légers à 22% puis par les utilitaires lourds à 13%. Les voitures particulières sont notamment utilisées pour les flux domicile-travail. Plus d'un actif sur deux (16 700) travaille sur le territoire, dont plus de la moitié à Aix-les-Bains. Quant aux 13 650 actifs qui vont travailler à l'extérieur du territoire, 46 % travaillent sur Grand Chambéry et 14 % travaillent sur la Grand Anney. Enfin, 10 300 actifs résidant à l'extérieur viennent travailler sur le territoire, la moitié venant de Grand Chambéry.

Les flux scolaires suivent les mêmes directions que les flux domicile-travail : les trois quarts (12 000) des scolaires résident et étudient sur le territoire (dont 46% à Aix-les-Bains) ; 53 % des 4000 scolaires qui étudient à l'extérieur du territoire vont à Grand Chambéry et 10 % se rendent sur le Grand d'Anney ; la moitié des 2800 scolaires résidant à l'extérieur et venant travailler sur le territoire viennent de Grand Chambéry.

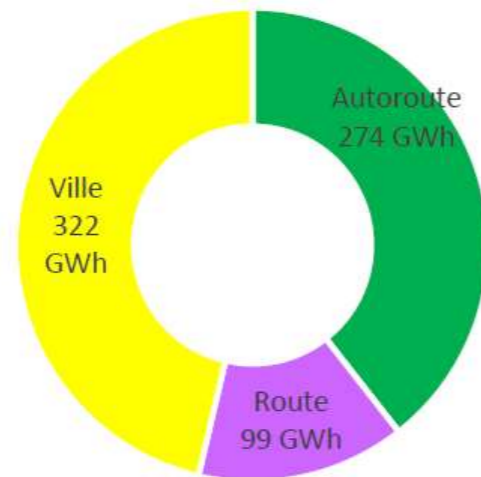


Figure 19 : Consommation d'énergie finale du secteur des transports routiers par type de voie (diagnostic PCAET de Grand Lac)

Approvisionnement énergétique du territoire

L'énergie du territoire de Grand Lac Agglomération provient en majorité de la combustion d'énergies fossiles, dont la première est le pétrole et ses dérivés (carburants et fioul), consommés à 45.2 % par le transport (de personnes et de marchandises) et à 38.2% par le chauffage (résidentiel et tertiaire). La seconde source d'énergie fossile est le gaz, utilisé à 82% pour le chauffage. Les énergies fossiles sont utilisées à 58% pour le transport et à 34% pour le chauffage.

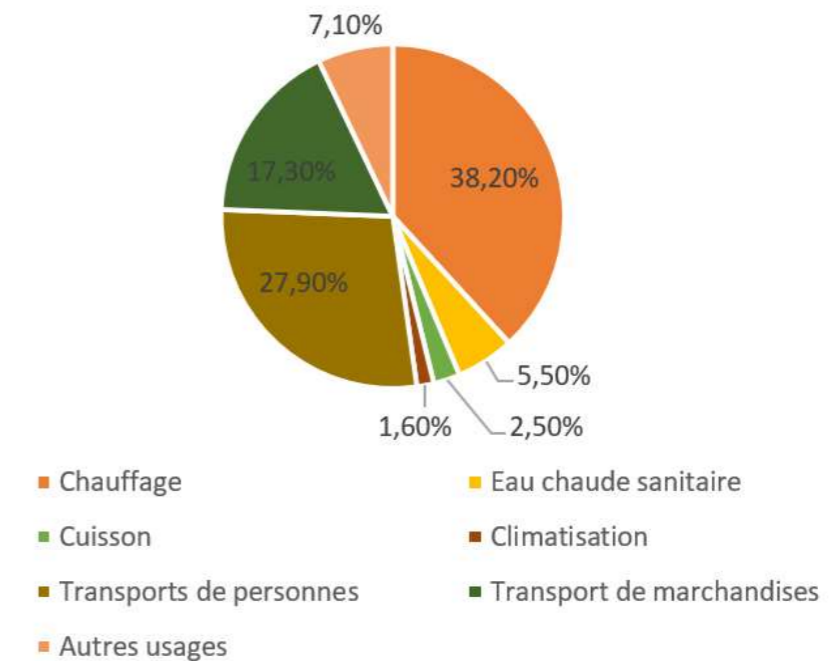


Figure 20 : Consommation d'énergie fossile (pétrole et gaz) dans l'énergie finale par usage (Terristroy, 2024)

Estimation de potentiels d'économie d'énergie

Le PCAET a permis de calculer la diminution de consommation d'énergie à la suite de la mise en place des actions citées dans le SCOT Métropole Savoie.

Avec ces hypothèses, Grand Lac Agglomération pourrait atteindre une consommation de 992GWh/an en 2050 soit une diminution de 44%.

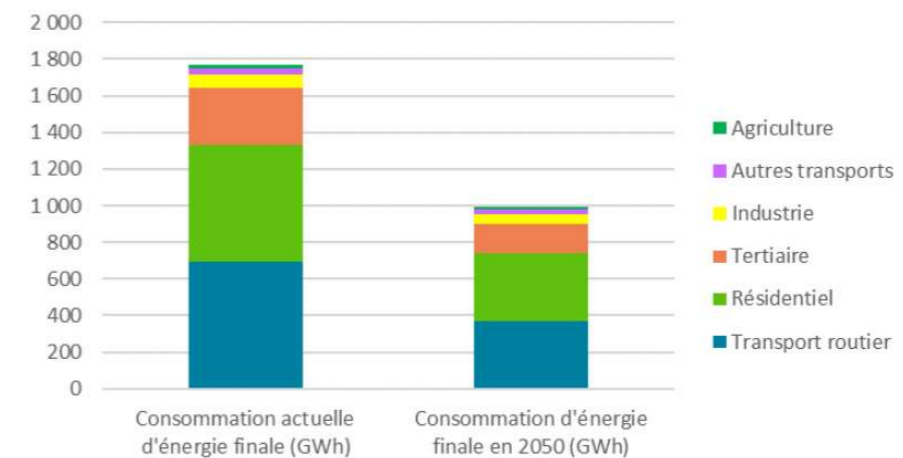


Figure 21 : Consommation d'énergie finale actuelle et potentielle (Diagnostic PCAET de Grand Lac)

Secteur du transport routier

En mettant en place des actions sur le comportement des usagers (covoiturage, télétravail notamment), sur le report modal et sur le changement du parc automobile pour un parc moins consommateur, il est possible de réduire de 47% la consommation d'énergie de ce secteur. Cela représente une économie de 326 GWh, dont 191 GWh pour le transport de personnes, 40 GWh pour le transport de marchandises et 95 GWh pour le transport de transit. A noter : en retirant le transit du périmètre, le potentiel gisement est de 51%.

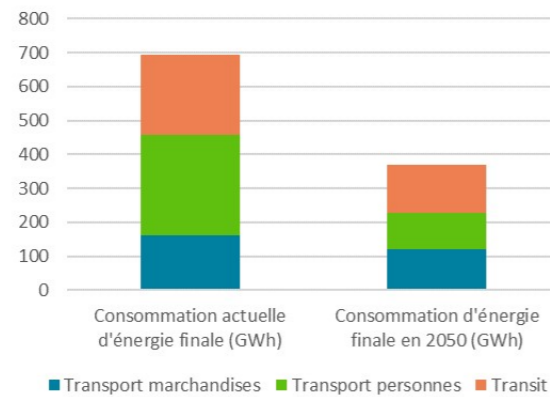


Figure 22 : Consommation d'énergie finale actuelle et potentielle du transport routier (diagnostic PCAET)

Certaines solutions sont pointées :

- L'autopartage : 1 véhicule en autopartage sur la commune du Bourget du Lac (Technolac) et 6 véhicules à Aix-les-Bains sont en autopartage;
- Le covoiturage : la plateforme en ligne BlaBlaCar Daily sont déjà fonctionnelles ;
- Les transports en commun ;
- Les transports actifs comme le vélo ;
- L'intermodalité, avec des parkings près des gares par exemple ;
- La lutte contre l'étalement urbain : modérer les autorisations de construction dans les zones éloignées ;
- La limitation de la vitesse, qui permet de consommer moins de carburant : réduire la vitesse de 10 km/h apporte une économie de carburant d'environ 1 litre/100 km.
- La limitation la circulation de poids lourds en ville, en créant des plateformes logistiques extérieures ;
- La réduction des transports alimentaires en encourageant une consommation de produits locaux (comme le projet de la Cantine Centrale Eco-Responsable de Leztroy qui utilise des produits locaux).

5 BIODIVERSITE ET MILIEUX NATURELS

5.1 LE MILIEU NATUREL

5.1.1 Cartographie des grands ensembles naturels du territoire

Le territoire d'étude offre une grande diversité de milieux naturels. Tout d'abord, le milieu aquatique et humide composé par le lac du Bourget, les nombreux marais et zones humides (marais de Chautagne, zones humides du Sud de l'Albanais, etc.) Ainsi, que les cours d'eau. On note aussi la présence de nombreux monts et montagnes (Mont du Chat, Montagne de la Biolle, etc.) de part et d'autre du lac et sur lesquels le milieu forestier est majoritairement présent. Au sud/sud-est du lac du Bourget est implantée la principale zone urbaine qui s'étend de la ville du Bourget du lac jusqu'à Aix-les-Bains et qui accueille l'aéroport de Chambéry-Savoie/Terminal Affaires. Enfin, le reste du territoire est principalement composé par des milieux ouverts de types prairies et cultures agricoles.

Les milieux aquatiques et humides

Les milieux aquatiques et humides couvrent une importante surface du territoire d'étude en raison de la présence du Lac du Bourget, des cours d'eau et des zones humides.

Le Lac du Bourget

- Longueur totale 18 Km ;
- Largeur maximale 3,4 Km ;
- Surface du plan d'eau 44,5 Km² ;
- Altitude moyenne 231,5 m ;
- Profondeur maximale 147 m ;
- Profondeur moyenne 80 m ;
- Volume d'eau total 3,6 Milliards de m³ .

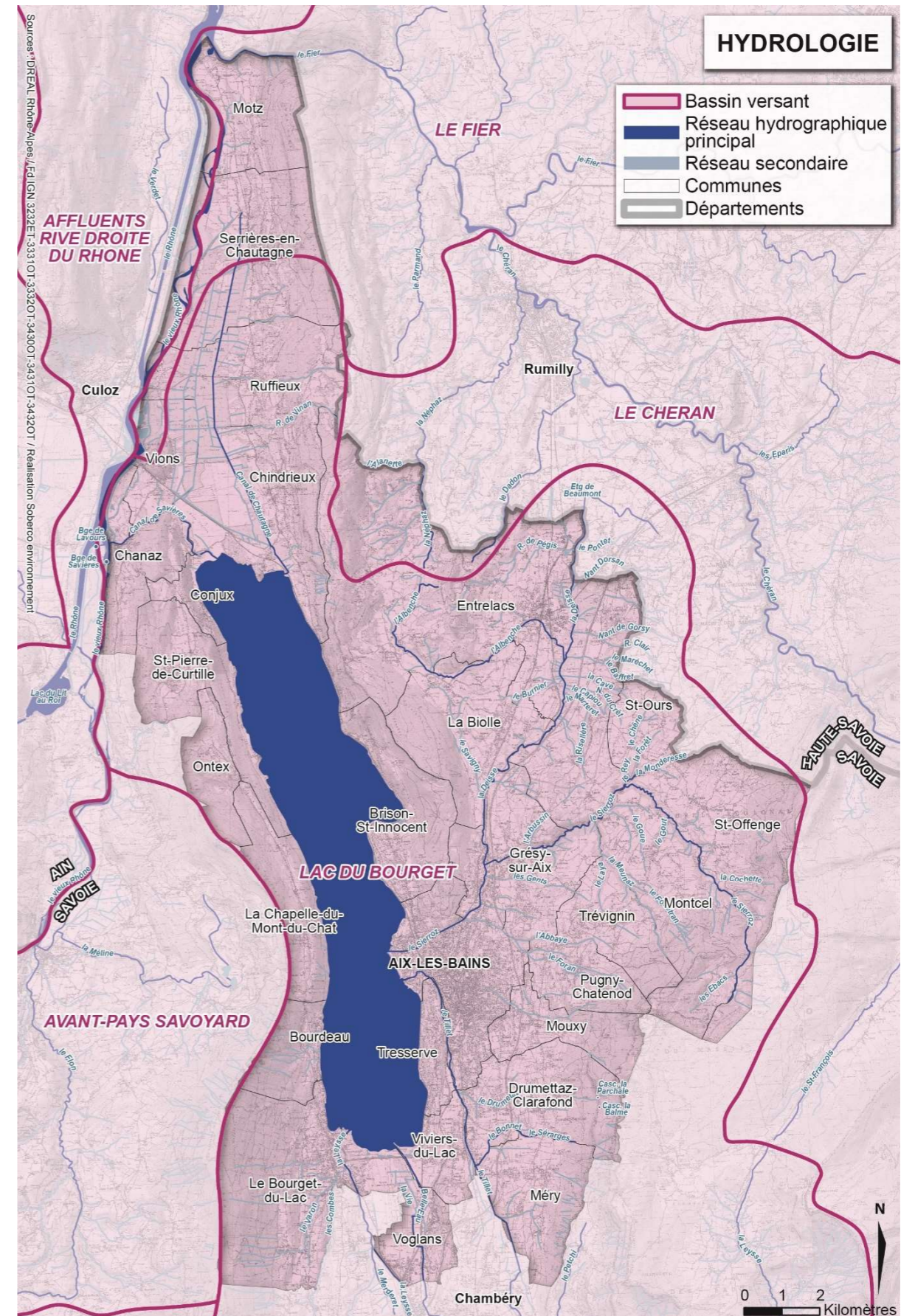
Le lac du Bourget est la plus grande réserve naturelle d'eaux douces, d'origine glaciaire, de France. Il est étroitement relié au Haut-Rhône via des marais littoraux soit tourbeux (prolongé par les marais de Lavours) soit limoneux.

Géo morphologiquement ce site se trouve entre les chaînons calcaires des Alpes et du Jura, occupant ainsi, une faille façonnée par les glaciations. Hydrologiquement, le lac naturel se déverse dans le fleuve Rhône avec un phénomène de crues observé surtout en périodes hivernales et printanières. La qualité de l'eau est dite méso-eutrophe, plutôt en bon état, en partie dû à la réalisation de grands travaux d'assainissement dans les années 1970, afin de limiter son l'eutrophisation.

L'observatoire de la biodiversité de Savoie a ainsi, pu recenser plus de 3 300 espèces (plus de 1 500 sont des plantes à fleurs et plus de 1 100 sont des lépidoptères/papillons), sur le site du lac du Bourget et ces montagnes.

En effet, grâce à sa masse d'eau colossale d'une part, aux falaises et aux dalles calcaires de ses abords immédiats d'autre part, les conditions climatiques sont adoucies et permettent ainsi, l'accueil d'une biodiversité riche et variée. De ce fait, il y a à certains endroits un climat presque provençal, permettant à quelques espèces végétales et animales méditerranéennes de prospérer. On peut ainsi, y admirer l'érable de Montpellier, le figuier, le buis, l'érable à feuilles d'obier, le chêne pubescent et les cheveux de Vénus (petites fougères).

Encore presque à l'état sauvage à certains endroits, le lac du Bourget est un important couloir de migration et un havre pour de nombreux oiseaux. On peut rencontrer sur le lac, outre le canard colvert et la poule d'eau, le cygne tuberculé, le foulque macroule, le fuligule morillon, le blongios nain, l'avocette élégante, le harle bièvre. Les falaises autour du lac sont aussi le territoire de grands rapaces tels le milan noir, le faucon pèlerin et le hibou grand-duc.



Le réseau hydrographique

Le réseau hydrographique qui alimente le lac du Bourget draine un bassin versant de 588 km² et compte cinq principaux tributaires :

- La Leysse (296 km²) ;
- Le Sierroz (133 km²) ;
- Le Tillet (49,5 km²) ;
- Le Grand Canal de Chautagne (43,5 km²).

On retrouve également le Canal de Savières, dont le sens d'écoulement varie selon le débit du Rhône et le niveau du lac, remplit tantôt la fonction d'exutoire du lac, tantôt celle de tributaire.

Ces tributaires sont, pour la plupart, alimentés en tête de bassin par des torrents de granulométrie grossière de nature calcaire. Les berges offrent en général une très bonne résistance à l'érosion hydraulique du fait d'une forte présence d'argile dans la composition pédologique.

Seuls la Leysse et le Sierroz conservent un caractère pseudo torrentiel jusqu'à leur embouchure dans le lac. Le Tillet, et le Grand Canal, bien qu'alimentés latéralement par des torrents, présentent des tronçons avals aux eaux plus calmes. Dans la plaine, la Leysse présentait autrefois les caractéristiques d'une rivière à tresses consécutives, aujourd'hui, la Leysse est endiguée sur ses 15 km aval. Avant d'être endigué sur son cours aval, le Sierroz débordait régulièrement au gré des crues sur son cône de déjection, changeant régulièrement le tracé de son lit. Le Sierroz est désormais endigué dans toute la traversée aixoise.

Dans la traversée des zones urbaines, l'artificialisation des berges, du fond et du tracé en plan des rivières a considérablement appauvri leur diversité biologique, déjà mise à mal par des pollutions intermittentes.

Globalement, la qualité physico-chimique est plutôt bonne. Les rivières souffrent essentiellement de pollutions intermittentes et diffuses, plus traumatisantes en période de temps de pluie.

Enfin, le débit centennal spécifique de la Leysse et du Sierroz avoisine 1 m³/s/km². Le régime des eaux est très variable selon les événements météorologiques. L'exemple de la Leysse à la sortie de Chambéry est édifiant : le débit a atteint 130 m³/s en 2 h (orage de juillet 1995) et 160 m³/s en 24 h (perturbation océanique de février 1990). Les étiages sévères peuvent entraîner des assèchs sur la Leysse et le Sierroz.

Les zones humides

En 2002, un inventaire des tourbières de la région Rhône-Alpes a été coordonné par le Conservatoire Rhône-Alpes des Espaces Naturels (CREN) et effectué, en Savoie, par le Conservatoire du Patrimoine Naturel de la Savoie (CPNS) le Centre Ornithologique Rhône-Alpes (CORA-73) et la Société Mycologique et Botanique de la Région Chambérienne (SMBRC). Seules les tourbières de plus d'un hectare présentant des habitats naturels d'intérêts communautaires ont été recensées. Ainsi, 623 tourbières (réparties sur 10 111 ha) ont été inventoriées en région Rhône-Alpes. La Savoie en héberge à elle seule 150 qui représentent 2 950 ha soit près de 30 % de la superficie régionale. Un patrimoine d'autant plus exceptionnel que tous les types de tourbière sont présents dans le département : Tourbière alcaline, acide ou mixte ; Marais tufeux ; Gazon artico-alpin.

Sur le territoire d'étude, 5 tourbières ont été identifiées, toutes de type alcalin et toutes font l'objet d'une protection réglementaire et/ou d'une gestion contractuelle :

- Marais des villards, **APPB** (21 ha) ;
- Marais du Parc, **APPB** (7 ha) ;
- Marais de Chautagne, **acquis par le Conservatoire du Littoral** (676 ha) ;
- Grand marais, **APPB** (12 ha) ;
- Marais de Bange, **ZNIEFF** (5 ha).

Le milieu forestier

Le milieu forestier recouvre une importante superficie du territoire d'étude, principalement composé par des formations de mélanges de feuillus. La présence de résineux est bien moindre et beaucoup plus aléatoire. Quelques stations ont été recensées à l'Est des communes de Motz, Serrieres-en-Chautagne et Ruffieux mais aussi sur les communes de La Biolle, Saint Offenge, Bourdeau et le Bourget du Lac. Elles se composent majoritairement par un mélange de conifères avec quelques stations de Mélèze et de Douglas.

Le milieu ouvert

Le milieu ouvert est peu représentatif du territoire d'étude. Il s'apparente principalement à la présence de prairies permanentes et de pâtures.

Le milieu agricole

En 2014, le sol agricole couvrait 162 779 hectares du département de Savoie. Sur le territoire d'étude, les surfaces agricoles sont majoritairement utilisées pour la culture de céréales et pour des prairies permanentes. Plus précisément, le Nord et l'Est du territoire est exploité pour de la culture céréalière (maïs, orge et blé) ainsi, que par des prairies permanentes. Au Sud, on retrouve également des céréales et des prairies mais aussi des vergers et des cultures de protéagineuses. Le milieu agricole est principalement regroupé aux alentours des cours d'eau : le canal de Chautagne ; l'Albenche ; la Diesse ; le Sierroz. Enfin, on peut signaler la présence de vignes, sur les coteaux au Nord et le long de la rive Est du lac du Bourget.

Autres milieux**Milieu rocheux**

Ce type de milieu est principalement représenté par le « Chainon de la Montagne des Princes, du Gros Foug et de la Montagne de Cessens » et la « Montagne de l'Épine et le Mont du Chat ». Même si ce n'est pas le milieu le plus significatif du territoire d'étude, il représente un fort intérêt biologique. En effet de par ses caractéristiques, de nombreuses espèces remarquables peuvent évoluer durablement, telles que le Grand-Duc ou le Faucon pèlerin. On observe aussi diverses espèces d'orchidées ou bien la Primevère oreille d'ours. Enfin, des populations de chauves-souris ou des colonies de Chamois ont aussi pu être recensées.

Pelouses sèches

Bien que reconnues comme habitat d'intérêt européen, les pelouses calcaires sont des espaces naturels qui tendent à disparaître. L'abandon du pastoralisme et la généralisation de l'agriculture intensive sont les principales causes de cette régression et impactent donc de nombreuses espèces.

Le CEN73 a répertorié et inventorié ce type de milieu entre 2009 à 2013. Ainsi, plus de 4 000 pelouses sèches ont été à ce jour intégrées à l'inventaire, soit plus de 7 500 ha (soit 1,2 % de la surface du département).

En recoupant le travail de prospection du CEN73 avec les zonages d'inventaires (ZNIEFF) identifiés sur le territoire, trois grands ensembles de pelouses sèches sont localisées sur notre territoire d'étude :

La Buffaz

Présent sur la commune de Brison-Saint-Innocent, le coteau sec de la Buffaz couvre 11,6 ha de la rive orientale du lac du Bourget. La butte de la Buffaz est le seul relief en exposition plein sud situé sur les rives du lac. Landes, lapiaz et éboulis donnent au paysage une physionomie méditerranéenne. La végétation se compose d'un cortège d'espèces adaptées à la chaleur et à la sécheresse. Parmi les plus remarquables figurent : l'aster amelle qui bénéficie d'une protection nationale, ainsi, que l'orlaya à grandes fleurs, le pistachier térébinthe, le baguenaudier arborescent, le stipe à tige laineuse et le rouvet blanc. A titre d'exemple, le coteau de la Buffaz constitue le territoire de chasse privilégié du circaète Jean-le-Blanc et du faucon pèlerin.

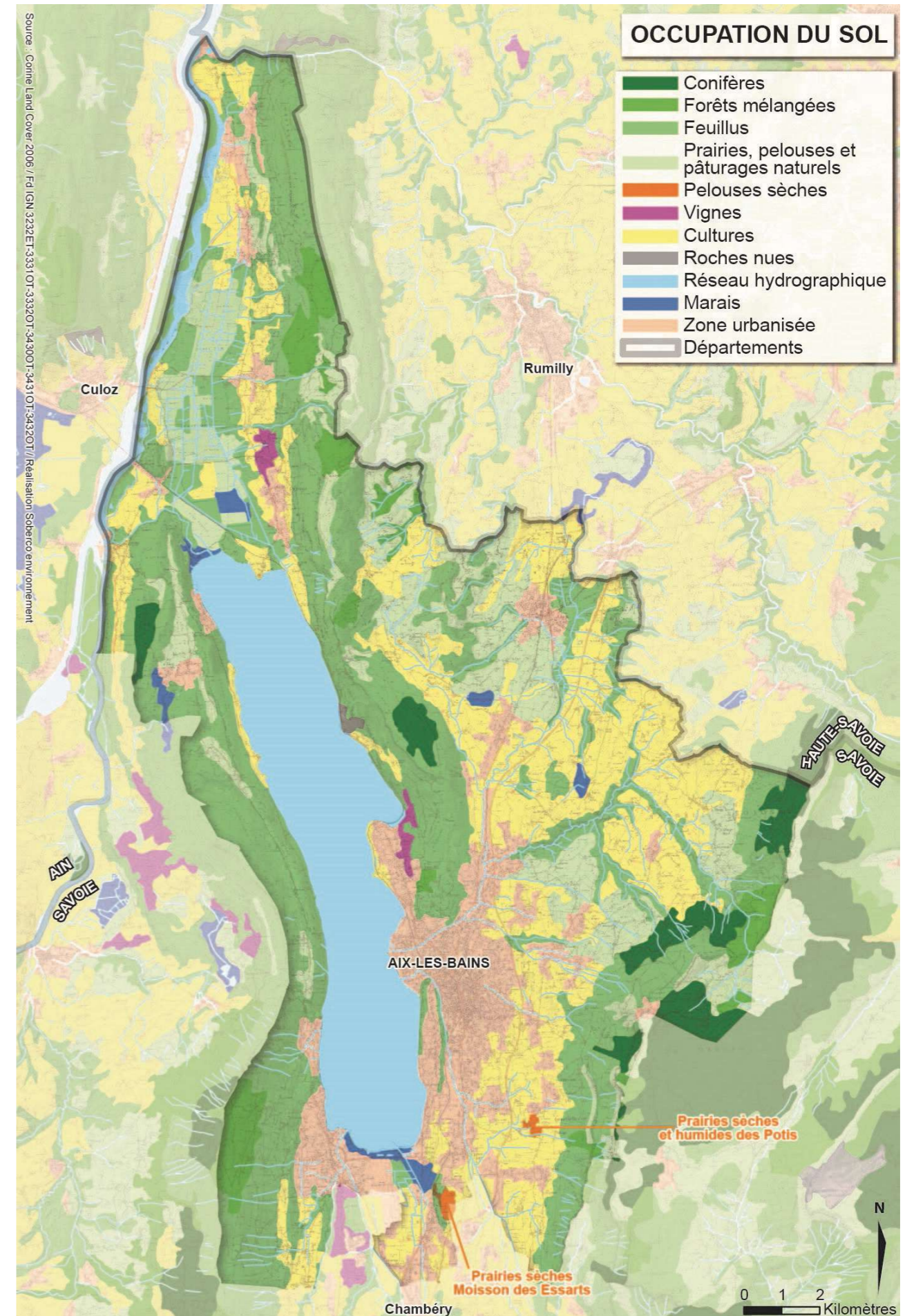
Les prairies sèches et moissons des Essart

Sur la commune de Viviers-le-Lac et d'une superficie de 37 ha, la butte des Essarts a conservé un patrimoine végétal tout à fait remarquable, grâce au maintien d'une agriculture extensive. Ceci est particulièrement vrai pour la flore messicole (flore sauvage poussant dans les cultures de céréales), avec le Gypsophile des murailles et le Bunias fausse-roquette (espèce pour laquelle il s'agit des dernières stations savoyardes). Mentionnons aussi la présence d'autres plantes rares comme le Trèfle strié et la Valérianelle sillonnée. Le flanc ouvert de la colline, de par son exposition et sa pente, héberge également des lambeaux de pelouses très sèches diversifiées parmi les buis.

Les prairies sèches et humides des Potis

Ce site est présent sur la commune de Drumettaz-Clarafond et possède une superficie de 22 ha.

La grande diversité biologique du secteur des Potis est à attribuer à la juxtaposition de zones sèches et humides, Ainsi, qu'au maintien de pratiques agricoles extensives. La présence d'une vingtaine d'espèces d'orchidées en constitue un symbole éloquent. Parmi ces dernières, mentionnons ici la présence des Ophrys bourdon et abeille Ainsi, que du fugace Orchis bouc qui côtoie, à quelques dizaines de mètres, l'Orchis des marais, la Gymnadénie odorante et l'Ophioglosse (ou "Langue de serpent"). Citons enfin la présence d'une espèce beaucoup plus discrète, ici dans l'une de ses rares localités savoyardes : la Gaudinie fragile.



5.1.2 Les protections naturelles et règlementaires du territoire

Les sites RAMSAR

Rappels concernant la convention de RAMSAR

La convention de Ramsar sur les zones humides est un traité intergouvernemental adopté le 2 février 1971 à Ramsar en Iran. La convention est entrée en vigueur en 1975 et regroupe aujourd'hui 169 pays. Cette convention adopte une optique large pour définir les zones humides qui relèvent de sa mission, à savoir marais et marécages, lacs et cours d'eau, prairies humides et tourbières, oasis, estuaires, deltas et étendues à marée, zones marines proches du rivage, mangroves et récifs coralliens, sans oublier les sites artificiels tels que les bassins de pisciculture, les rizières, les réservoirs et les marais salants.

La désignation de sites au titre de la Convention de Ramsar constitue un label international qui récompense et valorise les actions de gestion durable dans ces zones et encourage ceux qui les mettent en œuvre. La liste des zones humides d'importance internationale comporte à ce jour plus de 2 200 sites pour une superficie de près de 215 millions d'hectares. La France compte 44 sites Ramsar pour une superficie de plus de 3,5 millions d'hectares (fin 2015).

Le Lac du Bourget et le Marais de Chautagne

Date de création : 02/02/2003

Superficie : 5500 ha

Code national : FR7200021

Le site réunit le lac du Bourget, plus grand lac naturel alpin de France (45 km²), et la vaste tourbière de Chautagne. Le lac joue un rôle essentiel dans la maîtrise des crues et la prévention des inondations. La nappe aquifère de Chautagne représente quant à elle la plus importante réserve d'eau potable de la région Rhône-Alpes. Le lac (3,6 milliards de m³) et la Chautagne sont extrêmement dépendants du Rhône, qui se déverse en eux lors des grandes crues, phénomène malheureusement raréfié depuis l'aménagement hydroélectrique du Rhône. Il en résulte un déficit en submersion (atterrissement des marais, érosion des hélophytes littorales) mais aussi en alluvionnement du lac (déficit sédimentaire). Le lac lui-même alimente plusieurs communes en eau potable, sa nappe est relativement peu étendue ; il est utilisé comme bassin d'écrêtement des crues du Rhône, ce qui a conduit à instaurer des niveaux bas (augmentation de la capacité de rétention).

Les vastes milieux aquatiques de ce site présentent une diversité et une richesse remarquables du point de vue écologique. Ne gelant jamais, ce territoire est un refuge pour l'hivernage des oiseaux et la reproduction de nombreux animaux. Plus de 20 000 oiseaux y séjournent chaque hiver, la moitié du lac étant en réserve de chasse et la surface des herbiers y étant importante. On y trouve aussi une flore remarquable avec des espèces protégées au niveau national et une faune sauvage très riche. Castor, crapaud sonneur à ventre jaune, héron pourpré, busard des roseaux... s'y reproduisent ; de nombreuses espèces de poissons telle la blennie fluviatile ou le lavaret corégone (endémique) peuplent également le lac.

Les activités humaines sur le site sont la pêche professionnelle, la fauche agricole, et le tourisme (fluvial, de pêche, promenades, gastronomie, découverte naturaliste...).

Toutefois, l'abaissement général de la nappe phréatique, la régulation du niveau du lac, l'intensification des pratiques agricoles et la pression touristique sont des menaces pour la préservation du caractère naturel du site.

Pour maintenir la biodiversité présente sur le site, une grande partie des berges du lac est restée naturelle (50 %), soit rocheuse soit en roselières (11 km). L'emprise humaine reste forte (voies de communication et urbanisme), mais l'activité touristique est concentrée en quelques points seulement (plages, nautisme).

Enfin, des programmes de conservation voient le jour : récréation de milieux aquatiques, obturation de drains, projet d'une plus grande amplitude pour réguler le lac, remplacement de peupleraies par des zones naturelles de marais ou de forêts naturelles... et l'ensemble du bassin versant du lac fait l'objet d'un contrat de bassin versant permettant en autres, la gestion des zones humides.

Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)

Rappels concernant les Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotopes (APPB)

Les APPB permettent de prévenir la disparition d'espèces protégées (figurant sur la liste prévue à l'article R411-1 du Code de l'Environnement), en fixant, par arrêté préfectoral, des mesures tendant à favoriser, sur tout ou partie d'un territoire, la conservation des biotopes tels que mares, marécages, marais, haies, bosquets, landes, dunes, pelouses ou toute autres formations naturelles, peu exploitées par l'homme, dans la mesure où ces biotopes ou formations sont nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie de ces espèces, et cela même si la présence de cette espèce se limite à certaines périodes de l'année.

Les arrêtés de biotope sont créés par le préfet après avis de la Commission Départementale de la Nature, des Sites et des Paysages, la Chambre d'Agriculture et éventuellement de l'Office National des Forêts et des communes concernées. La réglementation fixée peut être temporaire, certaines espèces ayant besoin d'une protection particulière de leur milieu à certaines phases de leur cycle de vie

Quatre APPB sont présents sur le territoire d'étude :

Les rives sud du lac du Bourget

Date de création : 06/10/1988

Superficie : 131,48 ha

Code national : FR3800203

Cet APPB ne concerne que les communes du Bourget du lac et de Viviers du lac. Cet ensemble forme le seul espace naturel autour du lac protégé réglementairement (APPB) et n'ayant pas connu d'aménagements importants. Au sud, il est composé d'une mosaïque de prairies, de boisements humides, de mares et d'étangs, qui se prolongent par des roselières terrestres et aquatiques. Au nord, il est en continuité avec le domaine public lacustre, où se développe un cordon de végétation littorale : herbiers et roselières aquatiques.

L'atout naturaliste de cet ensemble composé de milieux lacustres et de marais lui vient aussi de sa situation sur un axe majeur de migration des oiseaux entre le nord et le sud de l'Europe : le lac du Bourget est à la fois site d'hivernage (d'intérêt mondial), de halte migratoire et de reproduction pour plus de 200 espèces d'oiseaux. Enfin, depuis le début des années 2000, cet espace naturel est le support d'un programme de réintroduction de la cistude d'Europe, tortue protégée dont ne réside qu'un seul noyau de population en Rhône-Alpes (Nord Isère). Sur ce site, on note la présence de deux espèces d'oiseaux caractéristiques, l'une est menacée : *Ardea alba* (grande aigrette) et l'autre réglementée : *Sturnus vulgaris* (étourneau sansonnet).

Le Conservatoire d'espaces naturels de Savoie conduit la gestion du site afin d'optimiser la richesse biologique du site. Pour ce faire, il a déjà mené plusieurs opérations de restauration entre 1995 et aujourd'hui comprenant des actions de broyage des roseaux, abattage et dessouchage des aulnes, ainsi que de fauches et un plan de gestion a été rédigé avec plusieurs objectifs :

Préserver l'intégrité de la zone humide, améliorer ses fonctionnalités et les échanges entre compartiments,

- Maintenir et améliorer l'état de conservation des habitats,
- Conserver et restaurer la biodiversité sur le site,
- Organiser l'accueil du public au regard de la sensibilité du site,
- Encadrer les usages sur le site pour répondre aux objectifs de conservation,
- Mettre en place une gouvernance sur le site.

Marais des Villards et du Parc

Date de création : 27/11/1992

Superficie : 61,61 ha

Code national : FR3800191

Cet APPB concerne uniquement la commune de La Biolle. Sur le marais de Villard une centaine d'espèces végétales remarquables dont 2 protégées au niveau national et 5 à l'échelle régionale ont été recensées.

En ce qui concerne le marais du Parc, 1 espèce végétale rare est protégée au niveau national et 6 au niveau régional. On note également la présence d'une avifaune très riche avec 49 espèces protégées.

L'objectif principal de gestion du site est de protéger le milieu humide et marécageux pour préserver de la ressource en eau et les espèces végétales et animales menacées présentes sur ce site.

Ile de Chautagne-Malourdie

Date de création : 17/09/1990

Superficie : 559,17 ha

Code national : FR3800209

Ce site ne concerne que les communes de Motz, Serrieres-en-Chautagne et Ruffieux. Le site se situe au nord de la Chautagne dans le lit du Rhône, entre les chaînons jurassiens du Grand Colombier à l'ouest, et du Gros Foug à l'Est et s'étend sur deux départements : l'Ain et la Savoie. De nombreuses espèces d'oiseaux sont présentes dont une vingtaine sont protégées Ainsi, qu'une espèce de mammifère : Castor fiber (castor d'Europe).

Ainsi, sur le site il est strictement interdit :

- La collecte de minéraux, fossiles, pièces archéologiques (sauf autorisation pour études scientifiques),
- Le développement d'activités agricoles et industrielles,
- Les travaux publics ou privés susceptibles de modifier l'état ou l'aspect des lieux,
- L'installation de panneaux publicitaires,
- Toutes sortes de campements,
- La pratique de sports motorisés,
- La navigation ou le stationnement,
- L'abandon ou le dépôt d'objets,

Sont autorisées sous encadrement les activités pastorales et forestières.

Le marais des Puits d'Enfer et le Grand marais

Date de création : 1993

Superficie : 31,5 ha

Code régional : 73030003

Cet APPB ne concerne que la commune de Saint-Pierre-de-Curtille. Ces deux sites sont des tourbières alcalines composées de prairies humides où fleurissent l'Orchis des marais, la Spiranthe d'été et d'autres espèces végétales remarquables. On y retrouve également une faune riche où plusieurs espèces de papillons en forte régression sont présentes. Cet ensemble de zones humides est aussi un important site de reproduction pour les amphibiens (Grenouille agile, Grenouille rousse, Triton alpestre, etc.). Globalement, 25 espèces ont été identifiées : 4 amphibiens, 3 insectes, 1 oiseau et 16 plantes.

NATURA 2000

Rappels concernant les sites Natura 2000

La directive "Habitats"

La directive "Habitats" n° 92 / 43 du 21 mai 1992 de la Commission Européenne a mis en place une politique de conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages afin d'assurer le maintien de la biodiversité sur le territoire européen. Ces zones naturelles sensibles constitueront le réseau écologique européen intitulé "Natura 2000" à l'échéance 2004. Les sites retenus ont fait l'objet d'une première définition et sont actuellement en cours d'intégration dans le futur réseau des Zones Spéciales de Conservation afin de préserver les habitats naturels d'intérêt communautaire. Sur chacun des sites retenus, il doit ensuite être défini, en concertation avec les acteurs locaux, les objectifs et les mesures de gestion des habitats naturels concernés, Ainsi, que leurs modalités d'application

Sur le territoire d'étude, 4 zones Natura 2000 ont été identifiées, 3 au titre de la Directive « Habitats » (Site d'Intérêts Communautaires (SIC)), 1 au titre de la Directive « Oiseaux » (Zone de Protection Spéciale (ZPS)) et une Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) :

Ensemble lac du Bourget, Chautagne, Rhône

❖ SIC :

Date de création : 07/12/2004

Superficie : 8 204 ha

Code : FR8201771

On retrouve principalement un habitat d'eau douce (eaux stagnantes, eaux courantes) avec néanmoins la présence de forêts caducifoliées Ainsi, que des marais et tourbières. D'un point de vue communautaire, le site permet le maintien et la sauvegarde de plusieurs espèces et habitats tels que le sonneur à ventre jaune, la Lamproie de Planer, les forêts alluviales ou encore les herbiers et rosières aquatiques.

Vulnérabilité du site :

- Dépendances aux importantes variations hydrauliques du Rhône,
- Reboisement naturel des zones humides,
- L'abandon des pratiques traditionnelles de fauches et de pâturages qui entraîne une régression de la diversité biologique.

❖ ZPS :

Date de création : 24/04/2006

Superficie : 8 204 ha

Code : FR8212004

Ce site est également classé en ZPS en raison de la juxtaposition de plusieurs habitats aquatiques (plans d'eau, herbiers aquatiques, etc.) propices au maintien de nombreuses espèces d'oiseaux, plus particulièrement durant la période de reproduction où plus de cent espèces ont pu être inventoriées sur le site. Ce dernier est également un lieu d'hivernage pour plusieurs espèces d'oiseaux.

Vulnérabilité du site :

- Aménagements hydroélectriques sur le fleuve Rhône risquant d'altérer le dynamisme fluvial avec pour conséquences éventuelles la modification des phénomènes hydrologiques, l'eutrophisation, la dégradation de la vie aquatique du fleuve, la perte des petits milieux aquatiques périphériques...,
- Dégénérescence des roselières aquatiques (lac du Bourget notamment),
- Atterrissement des marais littoraux
- Dérangement des oiseaux en période de nidification ou d'hivernage,

- Abandon des pratiques agricoles traditionnelles sur les prairies humides conduisant à une évolution vers le boisement,
- Intensification de certaines pratiques agricoles se traduisant par du drainage ou de la mise en culture de prairies.

Réseau de zones humides de l’Albanais

Date de création : 22/12/2009

Superficie : 599 ha

Code : FR8201772

L’habitat naturel du site est exclusivement composé par des marais, bas marais et tourbières. La formation de cette importante densité de zones humides est majoritairement due aux nombreuses dépressions qui composent le relief. Ce réseau de zones humides rassemble la plupart des types de végétation de marais neutro-alcalins présents dans les plaines savoyardes.

Vulnérabilité du site :

- Urbanisation périphérique (enclavement),
- Dégradation de la qualité de l’eau des bassins-versants (agriculture intensive, rejets d’eaux usées industrielles ou domestiques),
- Réduction de l’alimentation en eau et assèchement (rabaissement de nappe par drainage ou incision de lits de cours d’eau,
- Reboisement naturel après interruption des pratiques de fauche,
- Remblaiement sauvage.

Réseaux de zones humides, pelouses, landes et falaises de l’Avant pays savoyard

Date de création : 07/12/2004

Superficie : 3 156 ha

Code : FR8201770

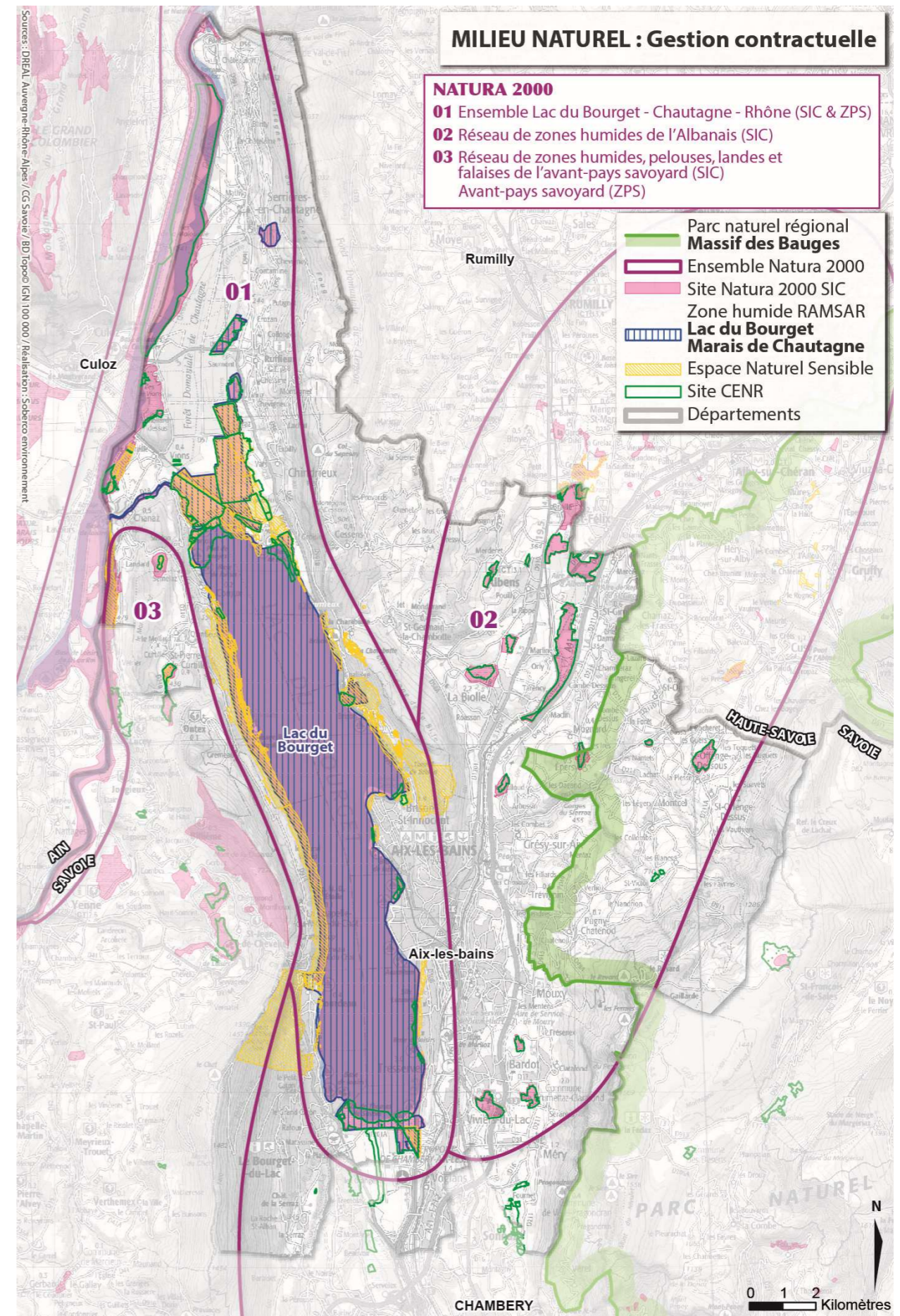
Seule la commune de Chanaz est concernée par ce site. Comme son nom l’indique, les principaux habitats sont les forêts caducifoliées, les rochers et éboulis, les eaux douces intérieures et les landes et broussailles. L’ensemble de ces sites dispersés permet de regrouper sur une surface totale limitée, douze habitats d’intérêt communautaire. On note également la présence d’un grand nombre d’espèces d’intérêt communautaire (2 poissons, 1 amphibien, 1 plante, 8 invertébrés, 6 chiroptères).

Vulnérabilité du site :

- ⇒ Régression progressive des roselières,
- ⇒ Fermeture progressive des zones de marais.

On peut également noter la présence de 4 autres SIC à proximité du périmètre du territoire d’étude :

- Le Plateau du Retord et la Chaîne du Grand Colombier (3 623 ha),
- Le Marais de Lavours (423 ha),
- La tourbière des Creusates (12 ha),
- Le Rebord méridional du massif des Bauges (1 170 ha).



❖ ZICO**Rappels concernant les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)**

La directive européenne n°79-409 du 6 avril 1979 relative à la conservation des oiseaux sauvages s'applique à tous les états membres de l'union européenne. Elle préconise de prendre « toutes les mesures nécessaires pour préserver, maintenir ou rétablir une diversité et une superficie suffisante d'habitats pour toutes les espèces d'oiseaux vivant naturellement à l'état sauvage sur le territoire européen ». Les mêmes mesures doivent également être prises pour les espèces migratrices dont la venue est régulière. Dans ce contexte européen, la France a décidé d'établir un inventaire des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO). Il s'agit de sites d'intérêt majeur qui hébergent des effectifs d'oiseaux sauvages jugés d'importance communautaire ou européenne.

Le Lac et les marais du Bourget

Principalement composé par le lac, des marais, prairies humides et terres agricoles ce site a été classé en 1991 comme zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) en raison des vastes milieux aquatiques où la diversité et la richesse écologique est remarquable. Ne gelant jamais, ce territoire est un refuge pour l'hivernage des oiseaux et la reproduction de nombreux animaux. Plus de 20 000 oiseaux y séjournent chaque hiver. Enfin, la moitié du lac est en réserve de chasse, la surface des herbiers y étant importante.

Les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)**Rappels concernant les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF)**

Les zones de type II : Elles constituent de grands ensembles naturels riches et peu modifiés par l'homme ou offrant des potentialités biologiques importantes et dans lesquelles il importe de respecter les grands équilibres écologiques (domaine vital de la faune sédentaire ou migratrice...).

Les zones de type I : Elles constituent des secteurs d'une superficie généralement limitée caractérisés par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine national ou régional. Ces zones sont particulièrement sensibles à toutes transformations pouvant intervenir dans leur périmètre ou à proximité immédiate de ce dernier.

Sur le territoire d'étude, 43 ZNIEFF de Type I et 6 ZNIEFF de Type II ont été identifiés.

ZNIEFF de Type II❖ Chainon de la Montagne des Princes, du Gros Fouq et de la Montagne de Cessens

Superficie : 7 691,35 ha

Identifiant national : 820031618

Ce long chaînon dissymétrique dépasse quelque peu les 1000 m d'altitude et est géologiquement rattaché au massif jurassien. Le massif est couvert principalement de boisements feuillus et ne conserve plus que de rares pâturages. Une barre rocheuse précédée d'éboulis, très bien exposée, se développe sur le flanc ouest du plissement.

Ces conditions particulières participent à une forte diversité biologique. Celle-ci s'exprime par la présence de types d'habitats naturels remarquables (pelouses calcaires semi-arides...), mais aussi à travers une flore de grand intérêt. On note l'abondance des espèces méridionales parvenant ici en limite de leur aire de répartition (Erable de Montpellier, fougère Capillaire, Sumac fustet, Orlaya à grandes fleurs, Pistachier térébinthe, Stipe plumeuse...), ou de celles caractérisant les pelouses sèches (Ail joli, Aster amelle, Mélampyre à crêtes...) et les rochers (Primevère oreille d'ours).

L'ensemble présente par ailleurs un intérêt ornithologique élevé, compte tenu de son intérêt pour les espèces rupicoles (Grand-Duc d'Europe, Faucon pèlerin, Hirondelle de rochers, Martinet à ventre blanc...), et abrite des colonies de Chamois.

Il remplit en outre une évidente fonction de corridor écologique, formant l'une des principales liaisons naturelles entre les massifs subalpins et l'arc jurassien.

L'ensemble présente par ailleurs un grand intérêt paysager, (site du Val de Fier), géomorphologique et biogéographique (stations botaniques en situation marginale : « colonies méridionales » et autres).

Sur le site, **91 espèces** ont été recensées dont certaines étant à statut réglementé : 1 insecte, 1 mammifère, 13 oiseaux, 3 poissons et 1 plante.

❖ Les Hauts Rhône à l'aval du Barrage de Seyssel

Superficie : 3 330,44 ha

Identifiant national : 820030955

Ce site concerne le cours du Rhône et ses annexes fluviales, profondément modifié par les aménagements hydrauliques.

Néanmoins, il subsiste certains témoins des « Lônes » (milieux humides annexes alimentés par le cours d'eau ou la nappe phréatique, correspondant souvent à d'anciens cours ou à d'anciens bras), ou des « brotteaux » couverts de riches forêts alluviales installés sur les basses terrasses. La flore présente un grand intérêt (Epipactis du Rhône, Ache rampante...).

Cette partie du fleuve s'inscrivait auparavant dans l'espace fréquenté par les diverses espèces de poissons migrateurs du Rhône et cet axe demeure toujours de grande importance pour la migration des oiseaux.

Le cours du Rhône demeure notamment un corridor écologique remarquable. Ainsi, le Schéma Directeur d'Aménagement et de gestion des Eaux du bassin Rhône-Méditerranée-Corse (SDAGE) fixe des objectifs ambitieux de restauration biologique du fleuve, tant sur le plan de la qualité physique que chimique. Il préconise en particulier le rétablissement des possibilités de migrations des poissons, qu'ils soient amphihalins (Alose feinte du Rhône, Lamproies marine et fluviatile, Anguilles...), ou strictement d'eau douce (Ombre commun).

Le Rhône joue également sur cette partie de son cours un rôle important de zone de stationnement et de dortoir pour l'avifaune migratrice, de zone d'alimentation ou liée à la reproduction des espèces (Ombre commun, Harle bièvre, crapaud Sonneur à ventre jaune, Castor d'Europe...).

Sur le site, **46 espèces** ont été recensées dont certaines étant à statut réglementé : 2 amphibiens, 1 mammifère, 8 oiseaux, 1 poisson et 4 plantes.

❖ L'Ensemble fonctionnel formé par le lac du Bourget et ses annexes

Superficie : 7 504,75 ha

Identifiant national : 820010188

Le lac du Bourget est le plus grand lac naturel de France.

Le lac du Bourget s'inscrit dans un paysage montagneux qui appartient géologiquement au Jura, mais forme ici la charnière avec les massifs subalpins des Bauges et de la Chartreuse. Bénéficiant d'un microclimat abrité, il constitue un vaste complexe écologique, environné de zones humides, d'eaux courantes et stagnantes.

Parmi les types d'habitats naturels remarquables représentés, on peut citer les tapis immergés de characées des eaux mésotrophes, ici bien développés. La flore compte des espèces de grand intérêt (Cornifle nageant, Gesse des marais, Liparis de Loesel, naïades, Renoncule langue, Samole de Valerand, Violette élevée...).

Il en est de même en ce qui concerne l'avifaune (Blongios nain, Gorgebleue à miroir, Harle bièvre, fauvelles paludicoles dont la Bouscarle de Cetti...) ; le lac jouant un rôle très important d'accueil pour l'avifaune hivernante.

L'entomofaune est également remarquable (libellules, papillons azurés...), de même que le peuplement d'amphibiens et de reptiles (Cistude d'Europe, Couleuvre d'Esculape, crapaud Sonneur à ventre jaune, Rainette verte...) ou de mammifères (Castor d'Europe, Cerf élaphe, Crossope aquatique et Crossope de Miller...).

Par ailleurs, la faune piscicole lacustre est très riche, avec des hôtes naturels tels que l'Ombre chevalier, le « Lavaret », forme locale des corégones, ou la Truite de lac.

L'ensemble présente par ailleurs un grand intérêt paysager (il est cité comme exceptionnel dans l'inventaire régional des paysages), géomorphologique, hydrobiologique et climatique.

Sur le site, **125 espèces** ont été recensées dont certaines étant à statut réglementé : 7 amphibiens, 1 crustacé, 7 insectes, 10 mammifères, 28 oiseaux, 5 poissons, 1 reptile et 6 plantes.

❖ La Montagne de Lépine et le Mont du Chat

Superficie : 11 509,6 ha

Identifiant national : 820010361

Le long chaînon jalonné par la Montagne de Charvaz, le Mont du Chat et la Montagne de l'Épine culmine à près de 1500 m d'altitude ; il est géologiquement rattaché au massif jurassien.

Essentiellement boisé, il présente un grand intérêt botanique, avec des types d'habitats forestiers remarquables (hêtraies neutrophiles), mais surtout le développement à exposition favorable de formations rocheuses ou sèches comportant de nombreuses espèces de grand intérêt (Aconit anthora, Aster amelle, nombreuses orchidées, Primevère oreille d'ours...). On rencontre également des stations « abyssales » (altitude particulièrement basse) d'espèces montagnardes, quelques zones humides avec leur cortège typique (Séneçon des marais, Spiranthe d'été...) Ainsi, que certaines espèces alpines ou jurassiennes en limite de leur aire de répartition.

Le massif compte également d'intéressantes populations de chauves-souris, des colonies de Chamois, de nombreux oiseaux rupicoles (Circaète Jean-le-Blanc, Faucon pèlerin, Grand-duc d'Europe...), un beau cortège d'insectes liés aux zones humides (libellules, papillons azurés) et des cours d'eau conservant des populations d'Ecrevisses à pattes blanches.

L'ensemble du site présente par ailleurs un grand intérêt paysager, géologique (gisements fossilifères), géomorphologique et biogéographique (du fait de stations botaniques en situation marginale : « colonies méridionales » et autres)

Sur le site, **80 espèces** ont été recensées dont certaines étant à statut réglementé : 2 amphibiens, 1 crustacé, 4 insectes, 6 mammifères, 8 oiseaux, 5 plantes.

❖ Les zones humides du Sud de l'Albanais

Superficie : 8 410,82 ha

Identifiant national : 820009765

L'ensemble du site délimite le bassin versant d'un important réseau de zones humides subsistant dans le sud de l'Albanais.

Il conserve des types d'habitats naturels remarquables (cladiaies), allant de pair avec un grand intérêt floristique (Laîche des borbiers, Dactylorhize de Traunsteiner et autres orchidées, Renoncule langue, Samole de Valerand...).

La faune est particulièrement bien représentée en ce qui concerne l'avifaune (ardéidés, fauvelles paludicoles, Courlis cendré...), les libellules (bien représentées ici) et les batraciens (Rainette verte...).

Sur le site, **91 espèces** ont été recensées dont certaines étant à statut réglementé : 3 amphibiens, 1 crustacé, 1 insecte, 21 oiseaux, 5 plantes.

❖ Les Chainons occidentaux des Bauges

Superficie : 16 372,72ha

Identifiant national : 820000396

La structure du relief est typiquement subalpine (faisceau de plis, synclinaux perchés armés par les calcaires massifs, bassins affouillés dans les roches plus tendres). Le massif des Bauges est circonscrit par des vallées densément urbanisées (agglomérations de Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy, Albertville) parcourues par les grandes infrastructures routières.

Malgré cela, le site reste très verdoyant et conserve une forte empreinte montagnarde. L'ensemble présente ainsi, un grand intérêt botanique, avec un riche cortège d'espèces montagnardes (aconits, Cyclamen d'Europe, Sabot de Vénus, Lycopode en massue, Primevère oreille d'ours...), inféodées aux zones humides (laîches, rossolis, Scheuchzérie des marais, Scirpe de Hudson...), ou aux pelouses sèches (Aster amelle, Fétuque du Valais, orchidées...).

L'avifaune combine des éléments montagnards (Chevêchette d'Europe, Tétralyre...) ou méridionaux (Hibou Petit-duc).

L'ensemble présente par ailleurs un grand intérêt paysager (il est cité comme exceptionnel dans l'inventaire régional des paysages) géomorphologique, hydrobiologique et climatique et géomorphologique, compte-tenu notamment du développement des formations karstiques.

Sur le site, **90 espèces** ont été recensées dont certaines étant à statut réglementé : 2 amphibiens, 2 mammifères, 7 oiseaux, 10 plantes.

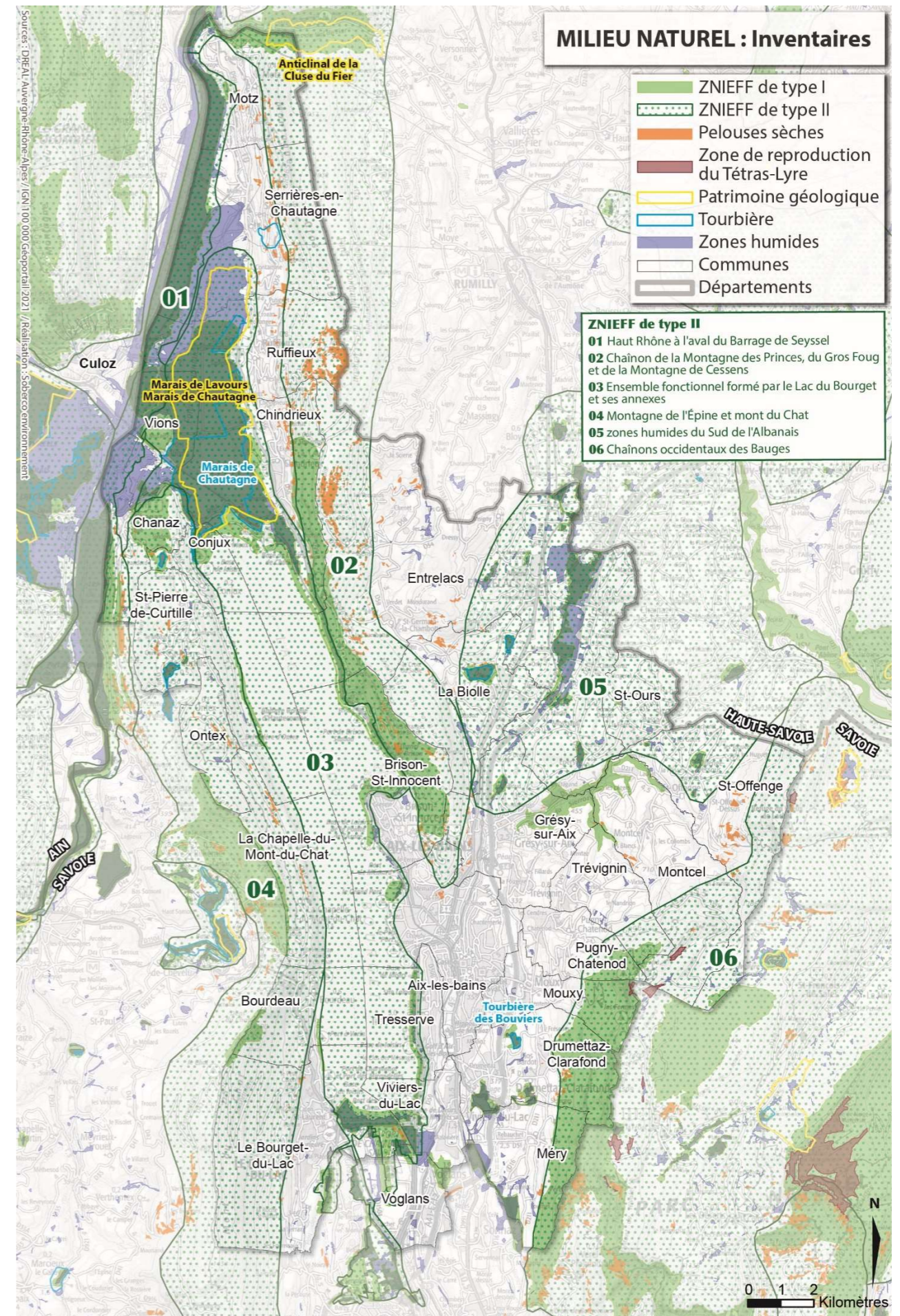
ZNIEFF de Type I

Comme il est souvent le cas, au sein du territoire d'étude, la grande majorité des ZNIEFF de type I sont inscrites dans un périmètre de ZNIEFF de type II :

Numéro national	Nom	Superficie (ha)
ZNIEFF TII	Chaînon de la Montagne des Princes, du GrosFoug et de la Montagne de Cessens	
TI 820031607	Colonies méridionales des versants de la Chambotte et de la Montagne de Cesseins	882,13
TI 820031616	Val de Fier	533,77
ZNIEFF TII	Haut Rhône à l'aval du barrage de Seyssel	
TI 820030942	Cours du Rhône majeur de Seyssel à l'île des Brotteaux	804,38
TI 820030941	Haut-Rhône de la Chautagne aux chutes de Virignin	805,38
TI 820030940	Côtes du Rhône	191,38
ZNIEFF TII	Chainons occidentaux des Bauges	
TI 820031242	Falaises et forêts occidentales du Mont Revard	1568,03
TI 820031311	Plateau du Revard	642,54
ZNIEFF TII	Zones humides du Sud de l'Albanais	
TI 820031245	Etangs et marais de Crosagny, Beaumont et Braille	56,43
TI 210020079	Marais des Bois	74,73
TI 820031217	Marais des Granges	5,7
TI 820031243	Prairies humides et forêts alluviales de la Deysse	145,74
TI 820031220	Marais du Parc	10,57
TI 820031791	Marais des Villards	2,94
TI 820031250	Prairies humides de Capiou	2,42
TI 820031251	Prairies humides de Droisette	15,7
TI 820030882	Prairies humides des Teppes	9,55
TI 820031969	Marais des Nantets	18,93
TI 820031226	Marais de la Plesse	16,93
TI 820031218	Marais des Ires	11,44
TI 820031221	Marais de Chevilly	16,08
ZNIEFF TII	Montagne de Lépine et Mont du Chat	
TI 820031277	Haut de la Charvaz	613,29
TI 820031279	Marais des Puits d'Enfer, le Grand Marais	31,55
TI 820031278	Marais de Bange	19,83
TI 820031281	Hêtraies du Mont du Chat	57,97
TI 820031280	Bois de Sindon	156,18

Numéro national	Nom	Superficie (ha)
ZNIEFF TII	Ensemble fonctionnel formé par le lac du Bourget et ses annexes	
TI 820031253	Baie de Grésine et pointe de l'Ardre	59,39
TI 820031227	Baie de Mémard	21,25
TI 820031230	Littoral du lac entre Hautecombe et Saint-Gilles	35,54
TI 820031231	Rive du bois des amours	8,4
TI 820031263	Etangs, marais et prairies du sud du lac du Bourget	128,01
TI 820031228	Baie de Châtillon et littoral de la Chambotte	59,68
TI 820031229	Baie de Portout	69,86
TI 820031232	Rive du poète	50,01
TI 820031216	Ruisseau des Combes	38,9
TI 820031225	Marais de la Serraz	1,23
TI 820031224	Marais de Chautagne et mollard de Chatillon	1488,74
TI 820031275	Sud du lac du Bourget	122,88
	HORS PERIMETRE ZNIEFF TII	
TI 820031466	Marais des Bauches	16,46
TI 820031464	Marais des Saveux	39,48
TI 820031490	Prairies sèches et humides des Potis	22,78
TI 820031465	Gorges du Sierroz	245,11
TI 820031478	Marais de Vuillerme et vallée du Tillet	89,56
TI 820031485	Prairies sèches et moissons des Essarts	37,55

Récapitulatif des ZNIEFF I et II présentes sur le territoire



Néanmoins, 6 ZNIEFF de type I font exception :

❖ Marais des Bauches

L'originalité du marais des Bauches réside dans la grande extension des formations de tufs calcaires. Ceux-ci favorisent le développement d'une végétation riche en Choin noirâtre et Laiche de Davall. On peut y rechercher l'Orchis des marais, le Rossolis à feuilles longues ou l'Orchis odorant.

D'un point de vue faunistique, le marais continue de faire l'objet d'inventaires, mais l'on sait déjà qu'il héberge une libellule peu commune : l'Agrion de Mercure. Il s'agit d'une des rares stations de l'espèce connues dans l'Albanais savoyard.

❖ Marais des Saveux

Ce site est composé essentiellement pour ses deux tiers sud de prairies humides et de roselières embroussaillées ; le tiers nord est constitué de boisements humides. Bien qu'une partie de son environnement immédiat ait subi les effets de l'intensification agricole et fasse l'objet d'une forte pression d'urbanisation, le marais des Saveux a conservé son fonctionnement hydrologique et donc un fort intérêt écologique, par ailleurs, il est en voie d'amélioration depuis sa restauration entamée en 1997.

D'un point de vue botanique, on recense plusieurs espèces rares comme la Samole de Valerand, le Pigamon jaune, l'Hydrocotyle (ou Ecuille d'eau), les Orchis à fleurs lâches et des marais. La combinaison de la fauche et du pâturage ainsi que la création de milieux aquatiques doivent à moyen terme permettre l'extension de certaines espèces remarquables typiques de prairies humides. La mise en défense de secteurs de roselières doit parallèlement permettre ici à l'avifaune et aux vertébrés paludicoles de renforcer leurs populations.

❖ Gorges du Sierroz

L'intérêt biologique des Gorges du Sierroz réside notamment dans la présence de l'unique localité savoyarde connue d'une plante : la Consoude tubéreuse. Parmi les autres plantes remarquables, il convient également de citer l'Œillet superbe, la Laiche poilue, ou le Saule faux-daphné. De plus, la fraîcheur des lieux alliée à leur encaissement permet le développement à basse altitude d'espèces plutôt montagnardes comme le Chérophylle hérissé ou le Hêtre, le Sapin pectiné et d'autres, à seulement 350 m d'altitude.

❖ Marais de Vuillerme et vallée du Tillet

Au regard de l'ensemble de son cours, ce tronçon du Tillet et certains de ses milieux périphériques présentent encore une valeur écologique digne d'intérêt : magnocariçaies (peuplements de grandes Laiches), roselières, prairies humides y sont encore bien représentées tandis que le cours d'eau continue à héberger des stations d'espèces remarquables : Renoncule grande-douve parmi les plantes, Agrion de mercure chez les insectes.

Espaces Naturels Sensibles (ENS)

Rappels concernant les Espaces Naturels Sensibles (ENS)

Les ENS sont des zones dont le caractère naturel est menacé et rendu vulnérable, soit en raison de la pression urbaine ou du développement des activités économiques et de loisirs, soit en raison d'un intérêt particulier quant à la qualité du site ou aux caractéristiques des espèces animales ou végétales qui s'y trouvent. Les dispositions législatives et réglementaires relatives aux espaces naturels sensibles figurent au code de l'urbanisme. Leurs objectifs sont la protection, la gestion et l'ouverture au public d'espaces naturels sensibles.

En Savoie, le schéma départemental des ENS vient d'être révisé. Le département a donc instauré des zones de préemption au titre des espaces naturels sensibles (ENS) sur les rives du Lac du Bourget. La mise en place de ce type de périmètres permet d'établir de manière anticipée et partagée entre les structures compétentes, une stratégie de maîtrise foncière intégrant la préservation des zones naturelles de qualité. Ce principe concerne particulièrement les sites soumis à une forte pression (tels que les lacs du département).

Synthèse des enjeux de milieux naturels

- Un territoire d'une grande richesse et d'une grande diversité de milieux naturels
- Un patrimoine d'inventaire et de protection qui couvre plus de la moitié du territoire
- Un important développement des politiques de gestion départementales sur le territoire d'étude
- Des enjeux de préservations des caractéristiques physiques et naturelles des milieux
- Des enjeux liés à la pression qui s'exerce sur ces milieux : développement de l'urbanisation, attractivité du public au sein de ces milieux.

5.2 LA TRAME VERTE ET BLEUE

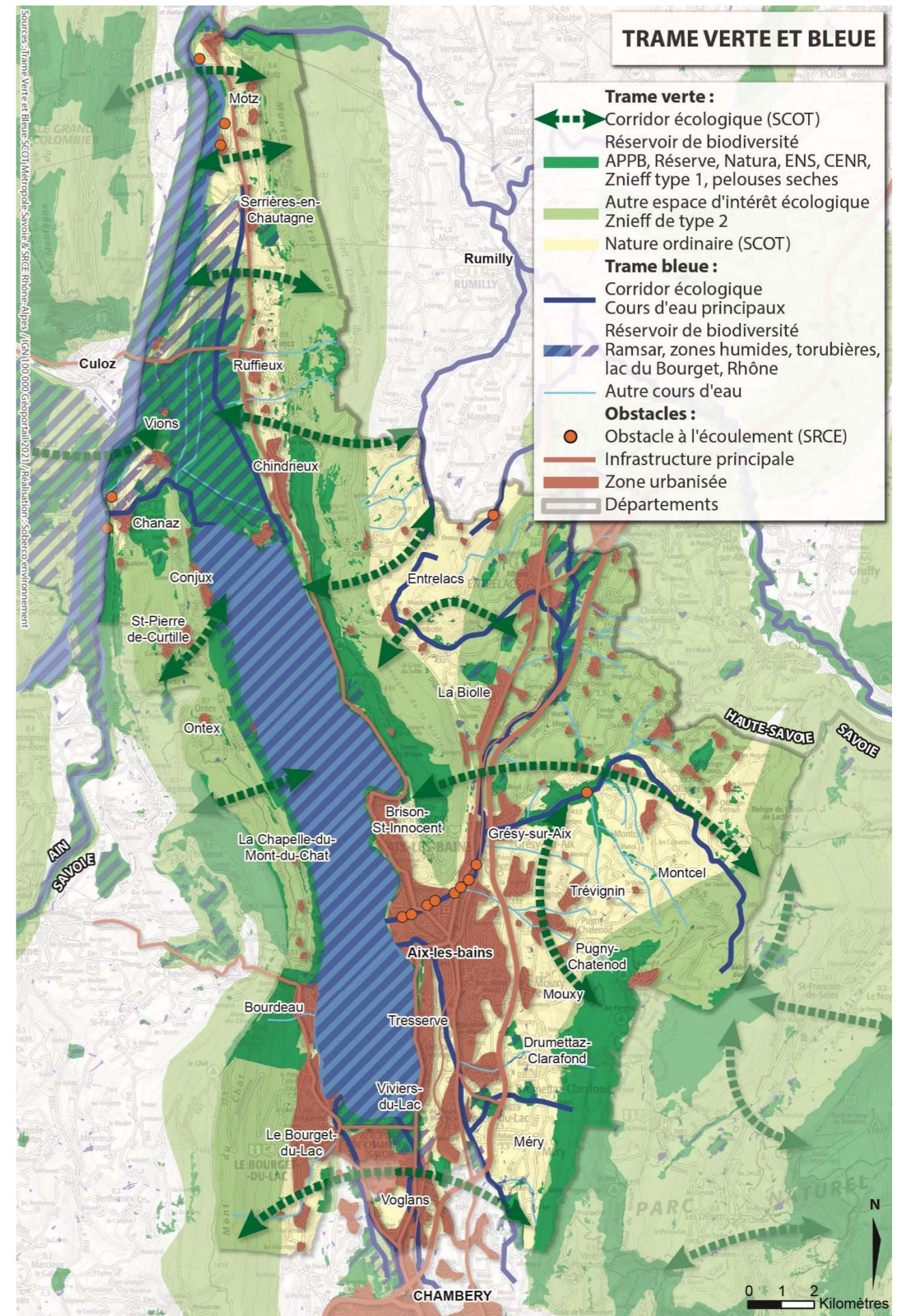
5.2.1 Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

Le schéma de la trame verte et bleue a été intégré dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) approuvé le 10 avril 2020. Ce schéma est à l'échelle de la région Auvergne Rhône Alpes.

Plus localement la trame verte et bleue est intégrée dans le Schéma de Cohérence du Territoire de Métropole Savoie et dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) qui identifie les réservoirs de biodiversité et les corridors qui les relient.

Le territoire d'étude est localisé entre 3 grands réservoirs de biodiversité régionaux, qui sont les massifs montagneux Jurassiens et Préalpins, avec au Nord/Nord-Ouest le Bugey, à l'Est les Bauges et au Sud la Chartreuse.

Pour délimiter les réservoirs de biodiversité à l'échelle intercommunale, les périmètres de protection et/ou de réglementation sont majoritairement repris. C'est pourquoi à l'échelle du territoire d'étude, les deux grands réservoirs de biodiversité sont le massif des Bauges et l'ensemble de la zone humide composé par le lac du Bourget et le marais de Chautagne.



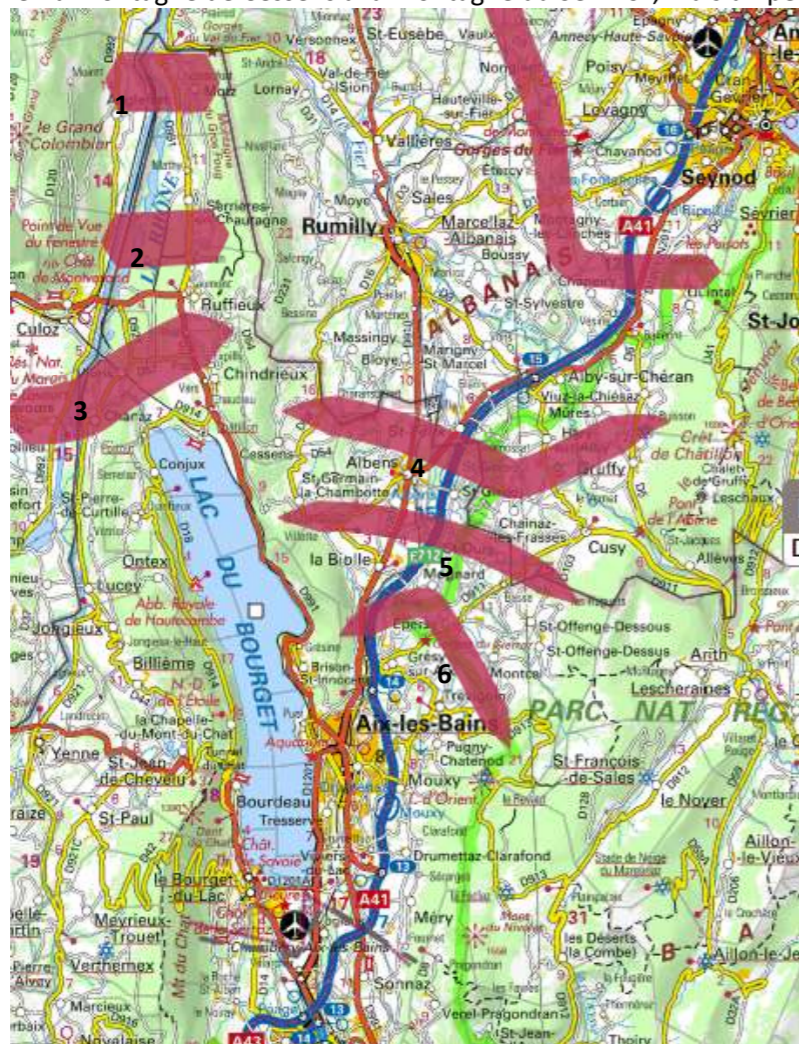
Les corridors écologiques

Sur le territoire d'étude, le SRCE a identifié 7 corridors écologiques. Trois fuseaux sont concentrés au Nord du territoire :

- N°1 : au niveau de la commune de Motz. D'une longueur approximative de 4 km, il permet de relier la montagne du Grand Colombier à la forêt domaniale du Clergeon.
- N°2 : au niveau de la commune de Serrieres-en-Chautagne. D'une longueur approximative de 5 km, il permet de relier l'Île de la Malourdie à la forêt Domaniale du Clergeon.
- N°3 : au niveau des communes de Chanaz, et Chindrieux. D'une longueur approximative de 10 km, il permet de relier la Réserve Naturelle du marais de Lavours au Mont de Clergeon.

Trois autres corridors sont plutôt situés à l'Est :

- N°4 : au niveau de la commune d'Albens. D'une longueur approximative de 15 km, il permet de relier la Montagne de Cessens à la Montagne du Semnoz.
- N°5 : au niveau de la commune de la Biolle. D'une longueur approximative de 12km, il permet de relier la Montagne de la Biolle au Massif des Bauges.
- N°6 : au niveau de la commune de Brison-Saint-Innocent. D'une longueur approximative de 10 km, il permet également de relier la Montagne de Cessens à la Montagne du Semnoz, mais un peu plus au Sud.



Corridors écologiques classés comme fuseaux

Un seul corridor, au Sud du lac du Bourget, est classé comme étant un axe :

- N°7 : au niveau de la commune du Bourget du Lac. D'une longueur approximative de 12 km, il permet de relier le mont du Chat au massif des Bauges. Ce corridor est classé comme « axe » en raison de la densité urbaine des communes du Bourget du Lac et de Viviers le Lac qui contraind la bonne fonctionnalité du corridor écologique. Des mesures sont donc à mettre en œuvre afin de maintenir ce corridor fonctionnel.



Corridors écologiques classés comme axe

En revanche tous les corridors (fuseaux et axe) ont été classés dans la catégorie : « à remettre en bon état ».

Les espaces perméables

Ces espaces permettent « d'assurer la cohérence de la Trame verte et bleue, en complément des corridors écologiques, en traduisant l'idée de connectivité globale du territoire. Ils sont globalement constitués par une nature dite « ordinaire » mais indispensable au fonctionnement écologique du territoire régional. Il s'agit principalement d'espaces terrestres à dominantes agricole, forestière et naturelle mais également d'espaces liés aux milieux aquatiques. »

Sur le territoire de Grand Lac, les espaces perméables ont été désignés comme étant des espaces de moyenne à forte perméabilité, ce qui représente un atout pour le déplacement des espèces.

Les zones urbaines

Les deux principales tâches urbaines identifiées sur le territoire d'étude sont celles créées par les villes d'Aix-les-Bains et du Bourget du Lac. Ces deux zones tendent à cloisonner la partie sud du lac du Bourget, rendant ici la connectivité difficile avec le reste du territoire.

La trame bleue

Le SRCE RA stipule que « La trame bleue est constituée d'éléments aquatiques (cours d'eau, zones humides) et des espaces d'interface entre les milieux terrestres et aquatiques. Cette définition intègre la dimension latérale des cours d'eau. »

La Trame bleue intègre donc :

- Les cours d'eau ou tronçons de cours d'eau reconnus pour leur valeur écologique,
- Les grands lacs naturels alpins,
- Les inventaires départementaux des zones humides de plus de 1 hectare (cartographiés) et les zones humides de moins de 1 hectare,
- Les espaces de bon fonctionnement des cours d'eau.

Sur le territoire, les principaux cours d'eau, zones humides et le lac sont répertoriés et classés comme étant « à préserver ». On note la présence de plusieurs obstacles à l'écoulement classés comme « prioritaires », sur la rivière Le Sierroz, rivière qui approvisionne par l'Est, le lac du Bourget.

Synthèse et enjeux des continuités écologiques

- Des milieux diversifiés et de grandes dimensions qui constituent des réservoirs de biodiversités à l'échelle régionale : Grand lac, marais, contreforts et massifs de montagnes
- Un grand nombre de corridors d'importance régionale à restaurer
- La présence de l'autoroute A41 qui agit comme une coupure des continuités à l'Est du territoire.
- Des enjeux liés à la résorption des coupures écologiques liées à la présence des infrastructures

6 L'EAU

6.1 SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE)

Le SDAGE est un outil de planification visant à assurer la gestion de la ressource et des écosystèmes aquatiques à l'échelle des grands bassins hydrographique. Le territoire est soumis au SDAGE du Bassin Rhône méditerranée, approuvé le 21 mars 2022.

6.1.1 Caractéristiques générales

Le bassin Rhône méditerranée est constitué de l'ensemble des bassins versant français des cours d'eau continentaux s'écoulant vers la Méditerranée. Il couvre, en tout ou partie, 5 régions (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie, Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Grand-Est) et 29 départements. Il s'étend sur environ 121 600 km², soit près de 20 % de la superficie du territoire national. Cette superficie correspond au bassin versant hydrographique rapportée aux limites communales

6.1.2 Qualité des eaux

Etat des eaux de surface

Actuellement, 48,8 % des masses d'eau de surface ont atteint le bon état ou bon potentiel écologique depuis 2015 ou en 2018. L'atteinte du bon état ou potentiel écologique des masses d'eau de surface reste en deçà de ce qui avait été visé par le SDAGE 2016- 2021, (objectif de 66,2 % de bon état ou de bon potentiel écologique fin 2021). Pour l'échéance 2027, l'objectif est l'atteinte du bon état ou de bon potentiel écologique pour 67,4 % des masses d'eau de surface.

Les objectifs pour chaque catégorie de masse d'eau de surface sont l'atteinte du bon état ou potentiel écologique pour l'échéance 2027 au plus tard pour :

- 67,2% des cours d'eau (+18,8 % par rapport à 2021).
- 78,7 % des plans d'eau (+8,5 % par rapport à 2021).
- 78,1 % des masses d'eau côtière (+ 31,2% par rapport à 2021).
- 37 % des masses d'eau de transition (+ 14,8% par rapport à 2021).

Etat des eaux souterraines

Globalement, les eaux souterraines présentent un bon état qualitatif et quantitatif. Les objectifs de bon état chimique en 2021 qui avaient été fixés dans le SDAGE 2016-2021 sont atteints pour les masses d'eau superficielle. En effet, 96,3 % des masses d'eau de surface sont en bon état chimique en 2019, en tenant compte des substances ubiquistes, ce qui représente 3,3 points de pourcentage de masses d'eau en plus par rapport à l'objectif fixé. Pour l'échéance 2027, l'objectif est l'atteinte du bon état chimique pour 97,1 % des masses d'eau de surface, soit 22 masses d'eau supplémentaires.

Les objectifs pour chaque type de masse d'eau de surface sont l'atteinte du bon état chimique à l'échéance 2027 au plus tard pour :

- 97% des cours d'eau (+0,8 % par rapport à 2021) ;
- 96,8 % des plans d'eau (déjà en bon état depuis 2015).
- 100 % des masses d'eau côtière (déjà en bon état en 2021).
- 100 % des masses d'eau de transition (déjà en bon état en 2021).

6.1.3 Les 9 orientations fondamentales

9 orientations fondamentales traitant les grands enjeux de la gestion de l'eau ont été définis. Elles visent à économiser l'eau et s'adapter au changement climatique, réduire les pollutions et protéger notre santé, préserver les cours d'eau en intégrant la prévention des inondations, préserver les zones humides. Ces orientations sont les suivantes :

- S'adapter aux effets du changement climatique ;
- Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité ;
- Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques ;
- Prendre en compte des gouvernances sociales et économiques des politiques de l'eau ;
- Renforcer la gouvernance locale de l'eau pour assurer une gestion intégrée des enjeux ;
- Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé ;
- Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides ;
- Atteindre et préserver l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir ;
- Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques ;

6.1.4 Les objectifs environnementaux du SDAGE

Les objectifs environnementaux à atteindre pour la mise en œuvre de la directive cadre sur l'eau sont :

- L'atteinte du bon état des masses d'eau,
- La non-dégradation de l'état des masses d'eau superficielles et souterraines et la prévention et limitation de l'introduction de polluants dans les eaux souterraines,
- Le respect des objectifs des zones protégées (faisant l'objet d'engagements au titre d'autres directives) : captages d'eau potable, zones de production conchylicole, sites de baignades, sites Natura 2000, zones vulnérables et sensibles,
- La réduction ou la suppression des rejets, émissions et pertes de substances prioritaires,
- L'inversion des tendances à la dégradation de l'état des eaux souterraines.

Le bon état est atteint lorsque :

- Pour une masse d'eau superficielle, l'état ou le potentiel écologique et l'état chimique sont bons ou très bons,
- Pour une masse d'eau souterraine, l'état chimique et l'état quantitatif sont bons

6.2 CONTRAT DU BASSIN VERSANT DU LAC DU BOURGET

Afin de répondre aux enjeux de gestion et de l'eau et des milieux aquatiques, le Comité Intersyndical d'Assainissement du Lac du Bourget (CISALB) a élaboré un 4^{ème} contrat de bassin versant.

Le Contrat 2023-2024 s'apparente à une prolongation du Contrat 2019-2022.

6.2.1 Les résultats attendus du contrat 2023-2024

Il en ressort les éléments d'interprétation suivants, par ordre des problèmes à traiter (l'analyse est faite en analysant le tableau par ligne, de haut en bas, et de la gauche vers la droite) :

❖ 1- Pollutions par les nutriments urbains et industriels

- Lac du Bourget : pas d'action prévue dans le contrat 2023-2024. Les actions ont été réalisées précédemment (bassins de stockage-restitution de Chambéry et Aix-les-Bains, raccordement de la station d'épuration d'Albens à Aix-les-Bains).
- Mère : traitement du Déversoir d'Orage (DO) est prévu,
- Canal de Chautagne : la reconstruction d'une nouvelle UDEP est prévue (choix du maître d'œuvre fait par Grand Lac en 2022).

❖ 2- Pollutions par les nutriments agricoles

Aucune action n'est envisagée sur 2023-2024, du fait d'une difficulté à fédérer les acteurs concernés.

❖ 3- Pollutions par les pesticides

Aucune action n'est envisagée sur 2023-2024. Les actions portées par les collectivités et certaines branches agricoles ont porté leurs fruits. Les prochaines campagnes d'analyses d'eau réalisées par le CISALB permettront d'évaluer l'effort restant à fournir et les acteurs concernés.

❖ 4- Pollutions par les substances toxiques (hors pesticides)

- L'animation auprès des entreprises permettra de faire émerger plusieurs dispositifs tels que des dispositifs de traitement des rejets industriels sur les masses d'eau grisées et des dispositifs de prévention des pollutions accidentelles sur les masses d'eau grisées,
- Elle continuera également de mettre en compatibilité des autorisations de rejets sur les masses d'eau grisées.

❖ 5- Prélèvements d'eau

- La fiche action 16 répond à la mise en place de dispositifs d'économie d'eau dans le domaine de l'agriculture,
- La fiche action 15 répond à la mise en place de dispositifs d'économie d'eau auprès des particuliers ou des collectivités,
- La mise en place de dispositifs d'économie d'eau dans le domaine de l'industrie et de l'artisanat est assurée par l'animation des services des eaux auprès des entreprises,
- La mise en place de ressources de substitution est en cours sur le Nant Bruyant (13b) et sur la Leysse aval (13b) pour Grand Chambéry (« Epine »),
- Les procédures d'autorisation sur la ressource sont visées dans l'action 13a pour Grand Chambéry et 13c pour Grand Lac (débits de restitution des sources et arrêts de prélèvements),
- L'étude de la nappe de la plaine de Chambéry.

❖ 6- Altération du régime hydrologique

- La coordination de la gestion du barrage de Savières est opérationnelle et permet de faire une baisse du niveau du lac tous les 4 ans (déjà faite en 2017 et 2021),
- La maîtrise foncière des zones humides sur Les Longes (Nant de Drumettaz, 11) et sur les marais des Chassettes et des Noux (Mère, 10) répond aux attendus du programme de mesures (MIA0601 et MIA0602),
- Les fiches actions 15 et 16, par la mise en place de dispositif d'économie d'eau dans le domaine de l'agriculture, participent potentiellement à réduire l'altération du régime hydrologique des masses d'eau grisées,
- La mise en place de dispositif d'économie d'eau dans le domaine de l'industrie et de l'artisanat participe potentiellement à réduire l'altération du régime hydrologique des masses d'eau grisées, - La régulation du plan de Challes, actuellement à l'étude, contribue à un meilleur partage de l'eau sur la Mère,
- Les travaux de sécurisation de l'eau potable sur l'Epine (Grand Chambéry) consolident la mise en place d'une ressource de substitution vis-à-vis du Nant-Bruyant (13b).

❖ 7- Altération de la morphologie

- Les opérations de restauration sur la Leysse aval (3), le Nant Petchi (4), le Tillet (5) et la Deysse (7) répondent à l'attendu du programme de mesures (MIA0202),
- La gestion de la renouée sur les rives du lac (2) satisfait à l'attendu du Pdm (MIA0402),
- La maîtrise foncière et les travaux de restauration du CISALB et du CENS sur la Deysse (8, 9, 10), sur les marais des Chassettes et des Noues (10) sur la ZH des Longes (Nant de Drumettaz, 11), sur les ZH de Roman et des Mentens (Tillet, 11), sur la ZH de Pré Rosset (Sierroz, 11) et sur la Fontaine à Janon (Leysse, 10) répondent à l'attendu du programme de mesures (MIA0601 et MIA0602).

❖ 8- Altération de la continuité écologique

- L'étude de faisabilité de la restauration écologique de l'Hyères au droit du seuil du Pont Neuf (6),
- La restauration du Tillet (5) prévoit de modifier un ouvrage partiteur déficient pour privilégier une meilleure alimentation en eau de la masse d'eau,
- Enfin, la mise en conformité de 6 seuils sur la Leysse est en cours (travaux 2021 et 2022).

6.3 EAU POTABLE

Le département de Savoie se caractérise par un nombre important de points d'eau utilisés à des fins publiques : 1300 environ en 2011. En Savoie, 60% des points d'eau bénéficient d'une protection achevée (Déclaration d'Utilité Publique DUP), les autres sont en cours d'instruction. La DUP permet d'instaurer des périmètres de protection dans lesquels sont établies des prescriptions réglementaires particulières à chaque captage.

Près de 69 % de la population sédentaire savoyarde consomme une eau protégée par DUP. Ce taux tombe à 58 % pour la population saisonnière. En parallèle, des efforts sont menés dans différentes directions pour améliorer l'efficacité du système :

- Surveillance et amélioration des réseaux,
- Recherche de nouvelles ressources,
- Schémas directeurs d'alimentation en eau potable.

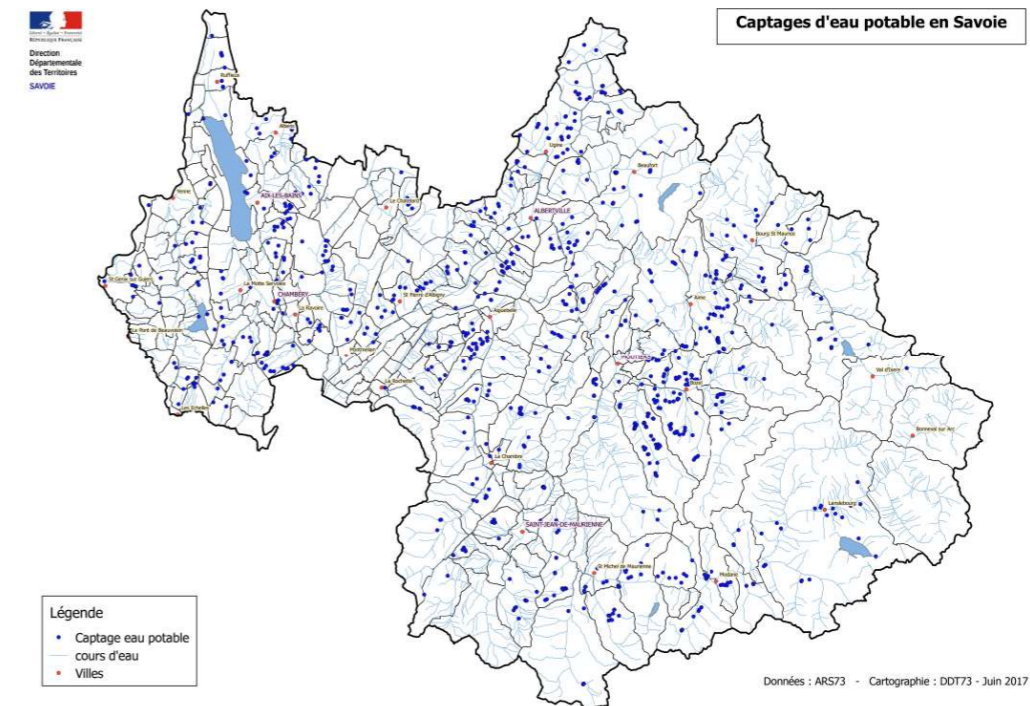


Figure 23 : Type de protection des captages en Savoie (Observatoire des territoires de Savoie)

Une grande majorité de protections de captages en eau potable se trouve dans le centre et le Nord-ouest du département, localisation du territoire d'étude. On notera notamment l'importance du nombre de captages en rive Ouest de l'autoroute sur le territoire d'étude

Plus localement, le territoire de Métropole Savoie est très bien doté en matière de ressource en eau, avec des nappes aquifères très importantes et l'énorme réservoir constitué par le lac du Bourget. Cependant, avec un objectif de croissance de 45 000 habitants à l'horizon du SCoT (2025) et des captages qui peuvent subir des étiages très sévères en été, la question sur la quantité de ressources disponibles pour ces prévisions de croissance est majeure. Le SCoT de Métropole Savoie prévoit un renforcement des interconnexions, notamment entre les communautés d'agglomération de Grand Lac et Grand Chambéry pour la préservation de la qualité des ressources souterraines et la mise en place de schémas directeurs d'eau potable.

Synthèse et enjeux de la ressource en eau :

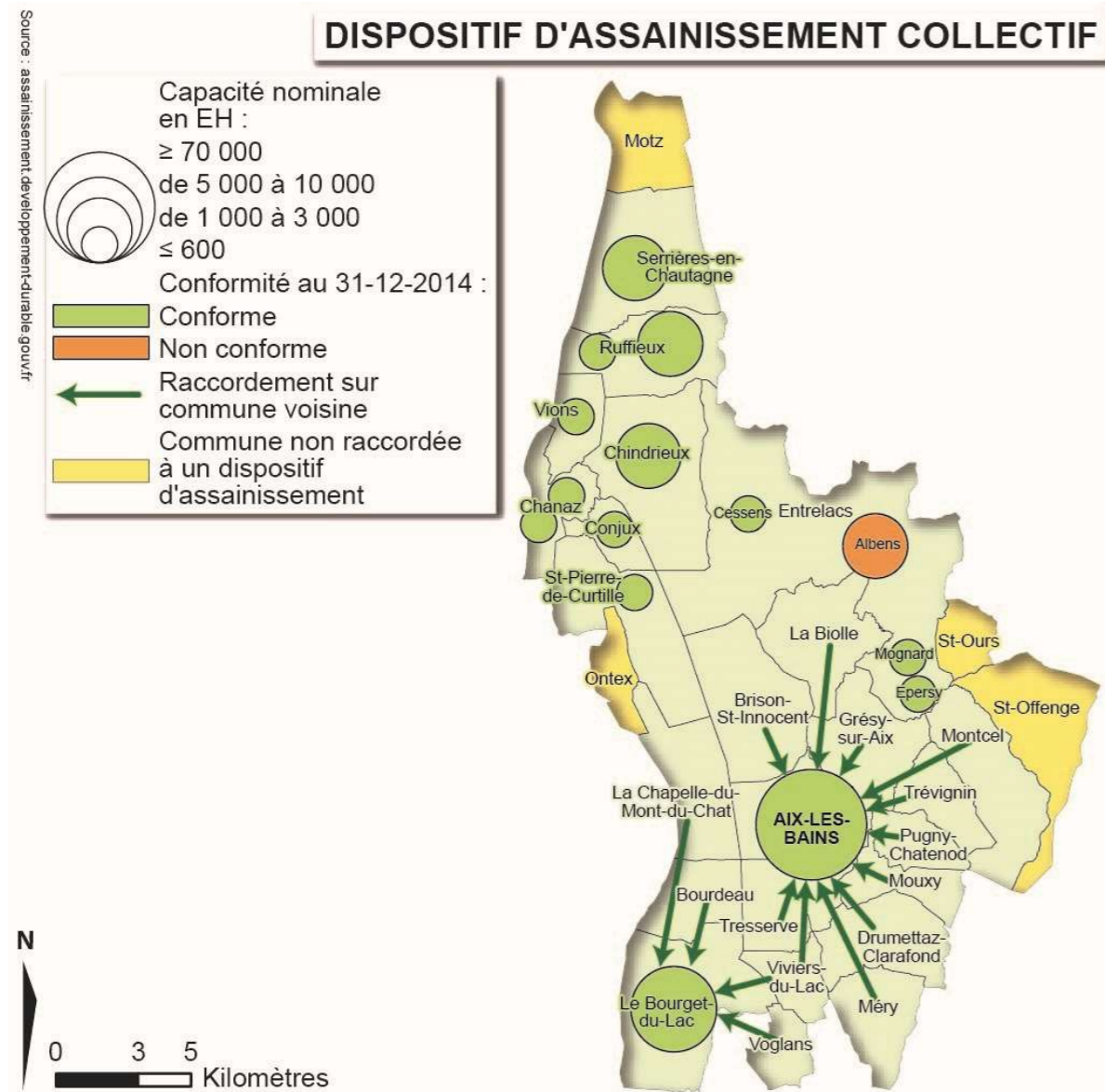
- Un important réseau hydrographique, orienté vers le lac du Bourget avant rejet vers l'exutoire que constitue le Rhône.
- Une qualité des eaux qui reste à améliorer
- Un contrat de lac qui définit les mesures à prendre en compte pour l'amélioration de la qualité des eaux
- Une utilisation importante des eaux, notamment de surface, pour l'alimentation en eau potable, mais également pour des usages de loisirs
- Des enjeux de réduction des éléments polluants dans les eaux, notamment les polluants liés au transport routier
- Des enjeux liés à la prise en compte des usages anthropiques sur le lac (accueil du public, pêche, loisirs, déplacements...)

6.4 ASSAINISSEMENT

Sur le territoire d'étude sont répertoriées 15 Stations d'épurations. Les plus conséquentes en termes de capacité par habitant sont celles situées sur le Bourget du Lac et Aix-les-Bains avec respectivement des capacités de 10 000eq/hab et 70 000eq/hab :

Commune	Année de mise en service	Capacité équivalent habitant	Zone sensible	Bassin récepteur	Communes rattachées à la station
SERRIERES EN CHAUTAGNE	1998	1 600	non	Eau douce de surface : Rhône	Serrières en Chautagne
RUFFIEUX - La loi - Saumont	1983 2006	100 1 200	non	Eau douce de surface : Rhône	Ruffieux
VIONS	2006	450	non	Eau douce de surface : Canal de la Milloude puis canal de Savières	Vions
CHINDRIEUX	1972	1 700	non	Eau douce de surface : Grand Canal de Chautagne	Chindrieux
CHANAZ - Chanaz - Moliat	1981 2007	600 470	non	- Eau douce de surface : Canal de Savières - Sol : localisation non communiquée	Chanaz
CONJUX	1999	300	non	Eau douce de surface : Lac du Bourget	Conjux
CESSENS	2004	250	non	Sol : localisation non communiquée	Cessens
ALBENS (station non conforme en équipement en 2014)	1966	3 000	non	Eau douce de surface : La Diesse	Albens
MOGNARD	2014	320	non	Eau douce de surface : Ruisseau la Tropa	Mognard
EPERSY	2004	250	non	Eau douce de surface : Riviere le sierre	Epersy
SAINT PIERRE DE CURTILLE	1999	330	non	Sol : marais	Saint Pierre de Curtille
LE BOURGET DU LAC-SUD	1964	10 000	non	Eau douce de surface : Rhône	Bourdeau Le Bourget du Lac La Chapelle du Mont du Chat Viviers du Lac Voglans
AIX-LES-BAINS	1935	70 000	non	Eau douce de surface : Rhône	Aix-les-Bains La Biolle Brison Saint Innocent Drumettaz Clarafond Gresy sur Aix Méry Moncel Mouxy Pugny Chatenod Tresserve Trevignin Vivier du Lac

Station d'épuration présente sur le territoire d'étude - Source : Eau France



Pour la communauté d'agglomération Grand Lac, le service « Collecte et Transport » des eaux usées est assuré par la société SAUR France au titre d'un contrat d'affermage sur le territoire de la commune d'Aix-les-Bains, et sur les autres communes au titre d'un contrat de prestation de services. A ce titre, la SAUR assure le contrôle des branchements d'eaux usées, l'entretien des ouvrages de collecte et transport, le curage du réseau et les désobstructions des canalisations.

Le service « Traitement » des eaux usées est assuré par Grand Lac avec son propre personnel réparti sur les unités de traitement. Le réseau d'assainissement de Grand Lac se compose de près de 491 799 mètres linéaires de canalisations.

Synthèse et enjeux de l'assainissement :

Un enjeu de prise en compte du ruissellement lié aux infrastructures dans les réseaux d'assainissement du territoire.

7 PAYSAGE ET PATRIMOINE

7.1 PATRIMOINE

Le territoire d'étude possède un important patrimoine culturel, historique et archéologique qui se traduit par la présence de nombreux sites :

- Sites classés
 - o Les gorges du Sierroz ;
 - o La mairie de Tresserve, la place et les jardins ;
 - o Environ 30 monuments historiques, localisés sur les rives du lac du Bourget, au centre-ville d'Aix-les-Bains ;
- 12 sites inscrits :
 - o Le pont sur le Fier et ses abords ;
 - o La gorge du Val de Fier ;
 - o Le lac du Bourget et ses abords ;
 - o La N491 Abords à Brison ;
 - o La plateforme située sur la N514 ;
 - o Les abords du tunnel du Chat ;
 - o Les églises, cimetières et abords ;
 - o Les abords des N514 et 521 ;
 - o Les rives Ouest du Lac ;
 - o Le bois de Tresserve et Lamartine ;
 - o La stèle et ses abords ;
 - o Les rives Est du Lac ;

Le territoire est également caractérisé par la présence du parc naturel des Bauges. Il s'étend sur une superficie de 85 643 hectares sur 65 communes.

Le Parc naturel régional du Massif des Bauges a été créé en décembre 1995 par décret du Premier ministre. Cette reconnaissance nationale s'appuie sur la qualité des patrimoines et l'engagement volontaire des communes, pour un développement local fondé sur leur préservation et leur valorisation.



Au niveau départemental, le paysage de Savoie est principalement composé de paysages naturels. Pour le territoire d'étude, il est possible de retrouver 3 grandes entités paysagères :

- Le lac du Bourget ;
- Les contreforts du Jura méridional ;
- Le massif des Bauges ;

Pour le territoire d'étude, on retrouve au nord un paysage rural-patrimonial tandis que le lac et sa rive Ouest forment un paysage naturel. Le Sud du territoire est marqué par un paysage plutôt émergent alors que l'Est est totalement agricole. Enfin, au Sud-Est du lac du Bourget est présent un paysage urbain et périurbain.



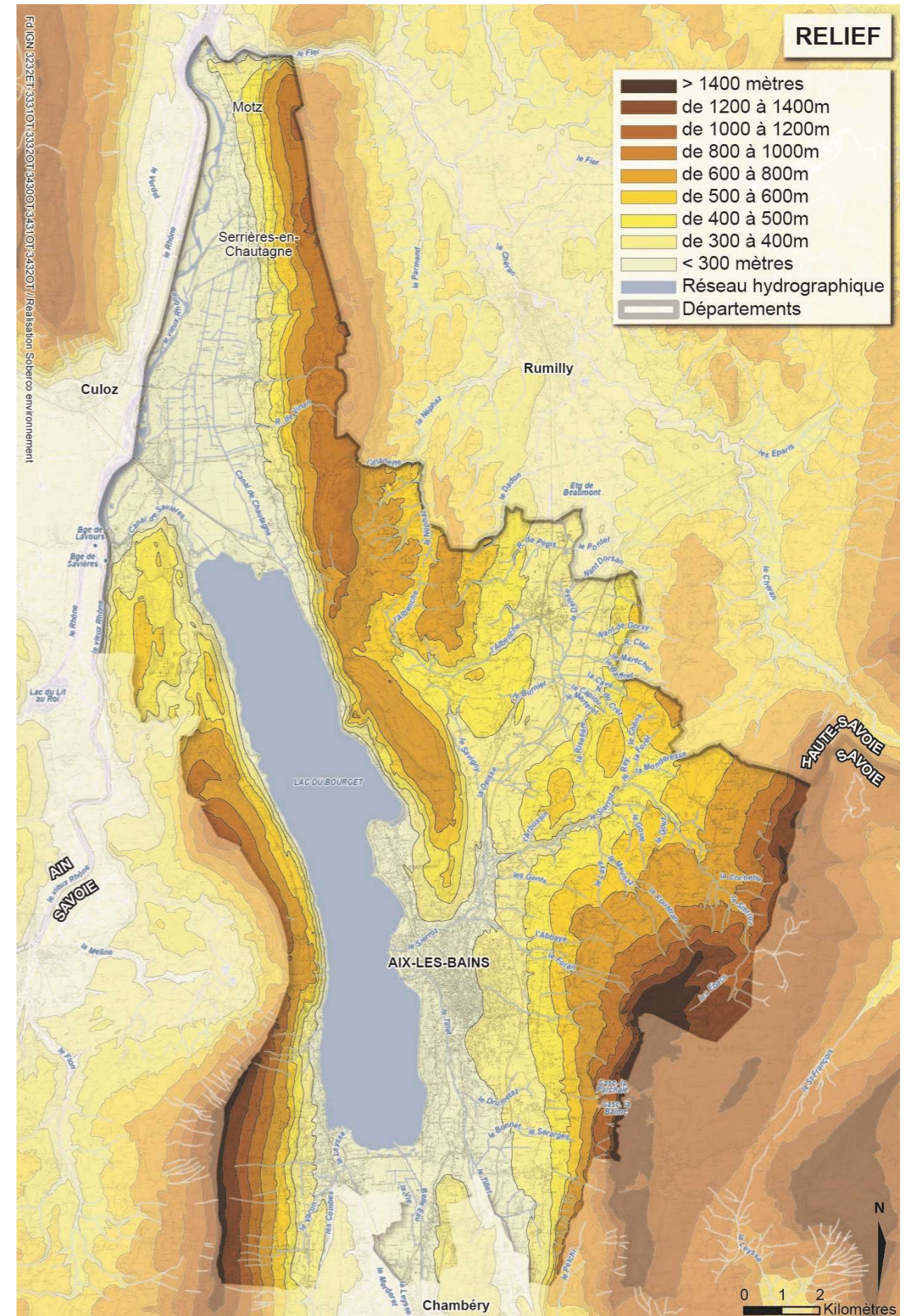
Figure 24 : Lac du Bourget (Banque d'image libre de droit)



Figure 25 : Parois rocheuses de la chaîne de l'Épine (Portail des Alpes)



Figure 26 : Massif des Bauges (PNR des Bauges)



Synthèse du patrimoine et du paysage

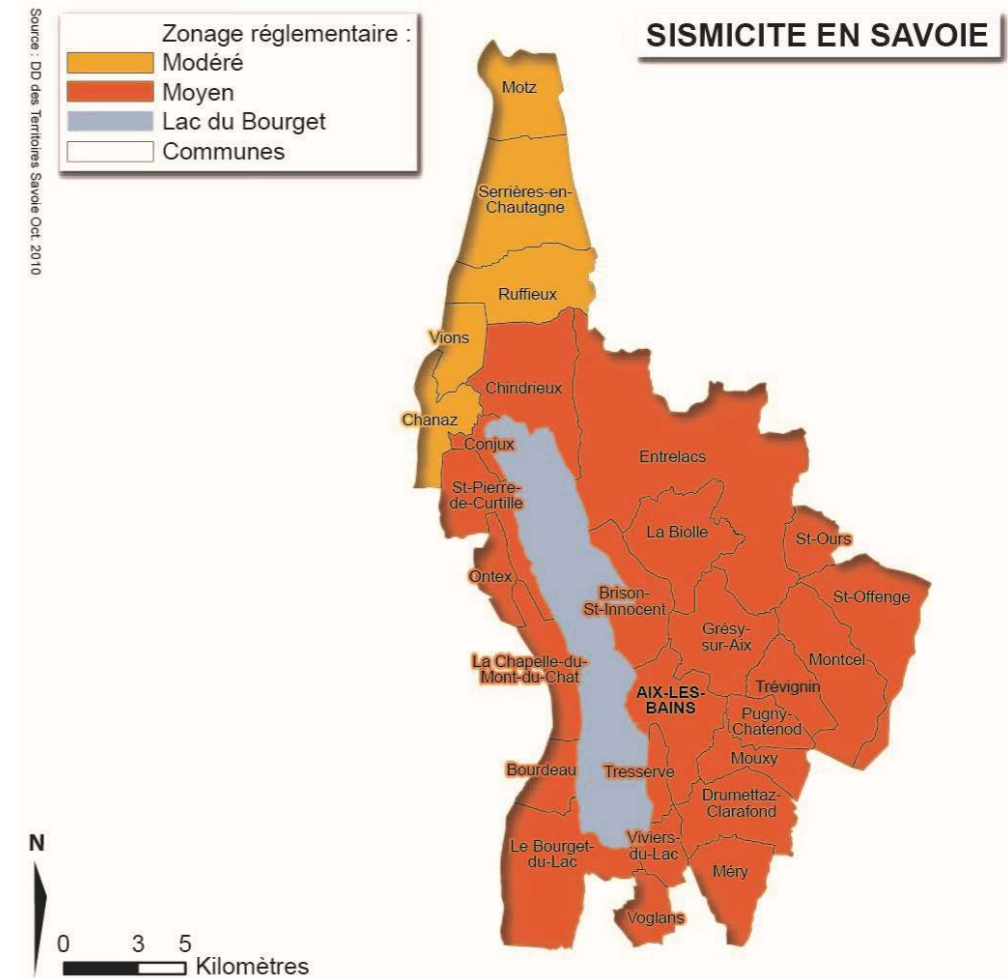
- Un territoire aux paysages diversifiés ;
- Un relief qui génère des points de vue de grande ampleur, et de la covisibilité ;
- Un important patrimoine naturel et bâti, faisant l'objet de périmètres de protections (monuments historiques, sites classés et inscrits), en particulier sur les bords du lac ;
- Le Parc Naturel Régional des Bauges, territoire de valorisation du patrimoine ;
- Un enjeu de valorisation du territoire par les infrastructures qui le traversent, et jouent le rôle de porte d'entrée ;
- Un enjeu lié à l'insertion des ouvrages et réseaux de déplacements dans les paysages.

8 RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

8.1 RISQUES NATURELS

8.1.1 Aléa sismique

L'aléa est une estimation de la probabilité qu'un événement naturel survienne dans une région donnée et dans un intervalle de temps donné. L'aléa sismique est donc la probabilité, pour un site, d'être exposé à une secousse tellurique de caractéristiques données. L'évaluation de l'aléa sismique intègre la magnitude, l'ampleur et la période de retour des séismes. Cinq zones sont ensuite dégagées allant de la classe 1 (très faible) à 5 (forte). Pour le territoire d'étude, les communes de Motz, Serrières-en-Chautagne, Ruffieux, Vions et Chanaz se trouvent dans une zone d'aléas sismique 3 « modéré » et le reste du territoire est classé en zone de risque 4 « moyen ».



L'unique moyen de protéger les populations des séismes consiste à augmenter la résistance des constructions aux secousses du sol. Les règles de construction parasismique, définies dans les normes Eurocode 8 (codes européens de conception et de calcul des ouvrages, qui se substituent aux codes nationaux), visent à proportionner la résistance des constructions à la zone sismique considérée, pour leur permettre un comportement qui tend à limiter les dommages humains et matériels. Ces règles concernent autant la conception architecturale du bâtiment que sa réalisation. Elles varient selon la zone de sismicité (1 à 5) mais aussi la nature et la destination de la construction. Des mesures préventives, sont donc appliquées aux bâtiments, aux équipements et aux installations de la classe dite "à risque normal" situés dans les zones de sismicité 2, 3, 4 et 5.

Cette classe dite "à risque normal" comprend les bâtiments, équipements et installations pour lesquels les conséquences d'un séisme demeurent circonscrites à leurs occupants et à leur voisinage immédiat. Quatre catégories sont identifiées :

- Catégorie d'importance I : ceux dont la défaillance ne présente qu'un risque minime pour les personnes ou l'activité économique ;
- Catégorie d'importance II : ceux dont la défaillance présente un risque moyen pour les personnes ;
- Catégorie d'importance III : ceux dont la défaillance présente un risque élevé pour les personnes et ceux présentant le même risque en raison de leur importance socio-économique ;
- Catégorie d'importance IV : ceux dont le fonctionnement est primordial pour la sécurité civile, pour la défense ou pour le maintien de l'ordre public. ».

Des mesures préventives spécifiques doivent en outre être appliquées aux bâtiments, équipements et installations de catégorie IV qui sont considérés comme des installations à risque (industries chimique ou nucléaire) et/ou des bâtiments indispensables à la gestion de crise et au bon fonctionnement de la société (casernes de pompiers, centraux téléphoniques, etc.). Ce type de structure est contraint d'adopter les normes parasismiques les plus strictes afin de garantir la continuité de leur fonctionnement en cas de séisme.

Aléas retrait-gonflement des argiles

En tant que risque naturel d'origine climatique, le phénomène de retrait-gonflement des argiles est directement lié aux conditions météorologiques et notamment aux précipitations. En effet, certains minéraux argileux présents dans les sols peuvent varier de volume en fonction de la teneur en eau des terrains. Ils se « rétractent » lors des périodes de sécheresse (phénomène de « retrait ») et gonflent lorsqu'ils sont à nouveau hydratés (phénomène de « gonflement »). Ces mouvements sont lents, mais ils peuvent atteindre une amplitude assez importante pour endommager les bâtiments localisés sur ces terrains.

D'après les cartes du Bureau de Recherche Géologiques et Minières (BRGM), la majeure partie du territoire d'étude se trouve dans la catégorie « aléas faible ». Les zones catégorisées en « aléa modéré » sont les massifs montagneux :

- Montagne du Gros Foug,
- Montagne de Biolle,
- Mont du Chat,
- Mont Landard.

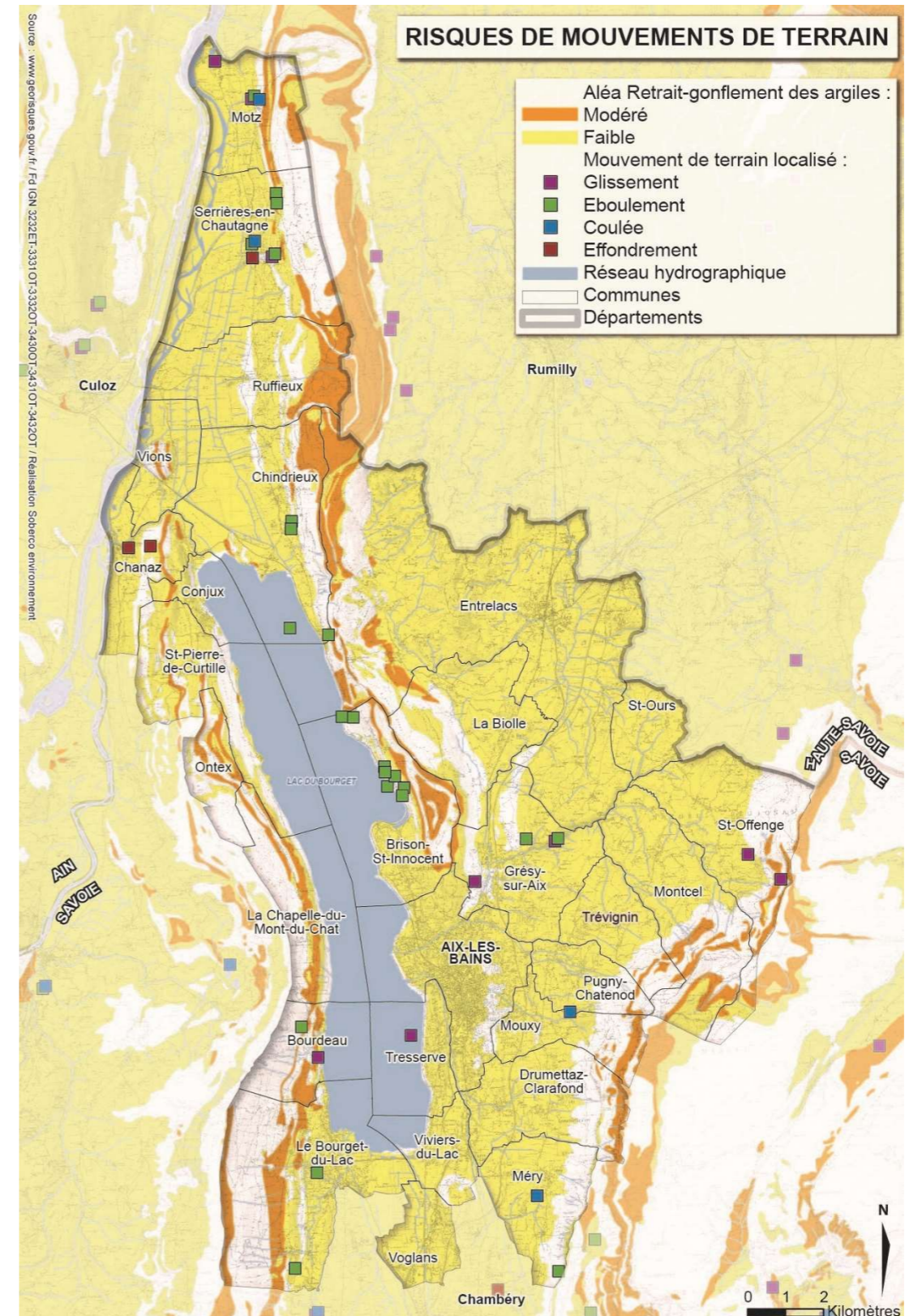
Mouvements de terrains

Glissement

Très peu de glissements de terrain ont été recensés sur le territoire d'étude. Ce phénomène naturel semble néanmoins s'être produit sur la commune de Motz et de Serrières-en-Chautagne Ainsi, qu'au sud du Lac du Bourget, sur ses rives Ouest et Est.

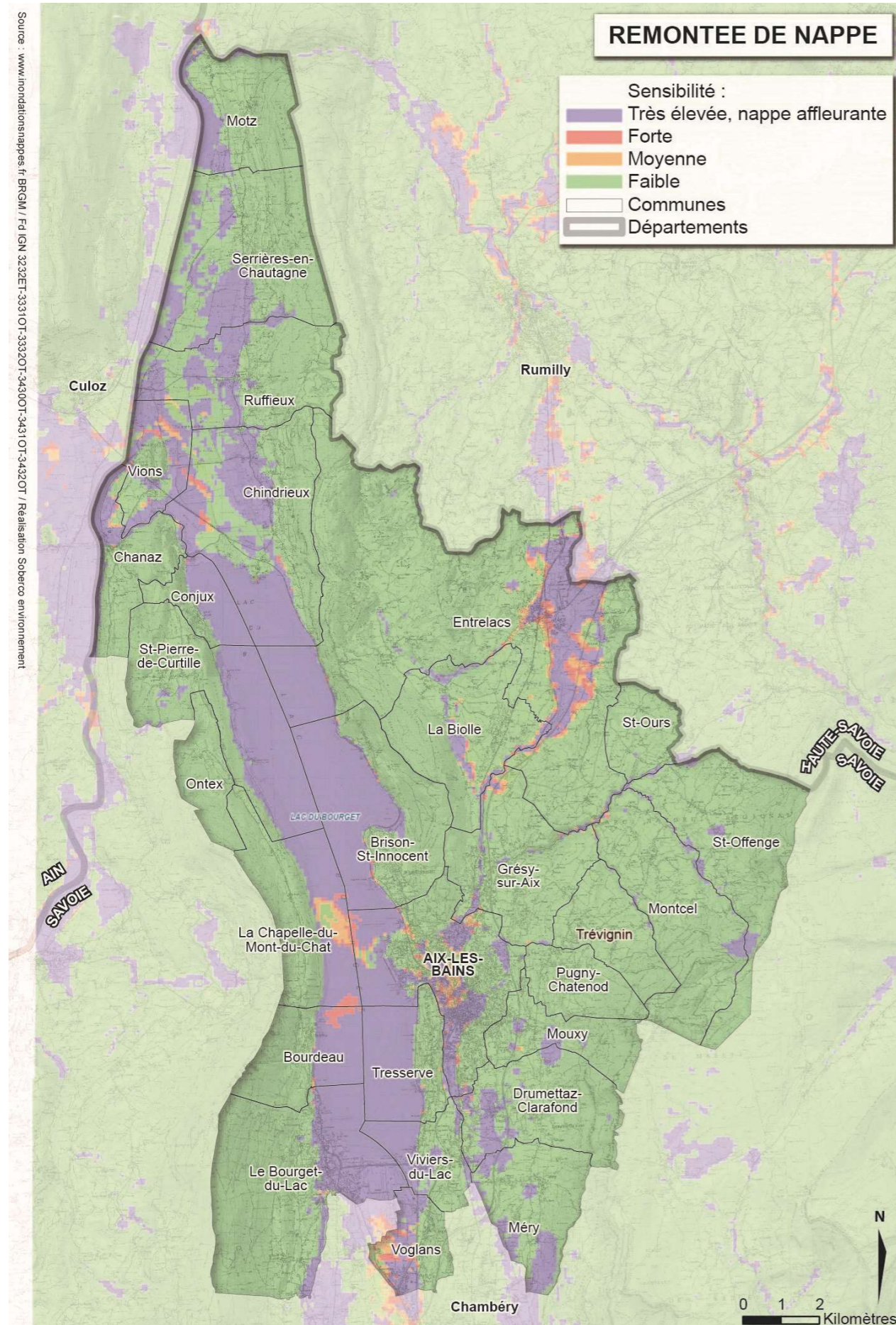
Eboulement

Là encore ce phénomène est rare sur le territoire mais est présent localement, sur la rive Nord-Est du Lac du Bourget.



8.1.2 Remontée de nappes phréatiques

Le territoire d'étude présente un risque de remontée des nappes très importantes au niveau de la plupart des milieux aquatiques et humides, c'est-à-dire au niveau du Lac du Bourget, du marais de Chautagne, des zones humides au sud de l'Albanais, du cours du Rhône majeur et des cours d'eau le Sierroz et le Tillet. Le reste du territoire est très peu sensible à ce type de risque.



8.1.3 Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI)

Le PPRI est un document émanant de l'autorité publique, destiné à évaluer les zones pouvant subir des inondations et proposant des solutions techniques, juridiques et humaines pour y faire face. C'est un document stratégique, cartographique et réglementaire qui définit les règles de constructibilité dans les secteurs susceptibles d'être inondés.

L'élaboration des plans de zonage est basée sur les grands principes suivants :

- Interdiction de nouvelles implantations humaines dans les zones les plus dangereuses, où la sécurité des personnes ne peut être garantie : zones à proximité immédiate des digues (bandes de sécurité), zones exposées à des aléas d'inondation forts en raison de l'intensité des paramètres physiques (hauteur d'eau, vitesse d'écoulement, transport solide) ;
- Préservation des capacités d'écoulement et d'expansion des crues, afin de ne pas aggraver les risques pour les zones situées en amont et en aval. Ce principe se traduit par l'interdiction de toute nouvelle urbanisation dans les zones inondables considérées comme non urbanisées ;
- Autorisation sous conditions des nouvelles implantations humaines dans les zones inondables les moins exposées.

Sur le territoire d'étude, deux PPRI ont été mis en place : PPRI du bassin aixois et PPRI de la Plaine de Chautagne.

Le PPRI du bassin aixois

Prescrit par arrêté préfectoral en mai 2005 et approuvé le 4 novembre 2011, il concerne les bassins versants du Sierroz, du Tillet et de leurs principaux affluents dans leur partie savoyarde ainsi, que la rive Est du lac du Bourget. 23 communes sont concernées pour tout ou partie de leur territoire dont 18 sont situées sur le territoire d'étude : Viviers-Du-Lac, Drumettaz-Clarafond, Tresserve, Mouxy, Aix-Les-Bains, Pugny-Chatenod, Le Montcel, Trévignin, Grésy-Sur-Aix, Brison-Saint-Innocent, Saint-Offenge, Saint-Ours, La Biolle, commune nouvelle d'Entrelacs.

Pour éliminer les différents zonages, les risques naturels pris en compte ont été :

- Les crues des torrents à fort transport solide ;
- Les crues des rivières à écoulement rapide ;
- Les crues des rivières à écoulement lent ;
- Le ruissellement pluvial urbain ;
- Les inondations par le lac du Bourget ;
- Les inondations par rupture et effacement de digue ;
- Les inondations par rupture du barrage du Sierroz.

Les principaux enjeux du bassin versant correspondent aux espaces urbanisés (centres urbains, bâtiments recevant du public, installations classées, zones d'activités, etc.), aux infrastructures et aux équipements de services et de secours. Le tableau ci-dessous répertorie pour chacune des communes présentes sur le territoire d'étude, les zones concernées par le PPRI :

COMMUNE	CAUSE PRINCIPALE	ZONE CONCERNEE
Aix-les-Bains	Ruissellement pluvial urbain	- 223 ha de zones urbanisées dont 73 ha en centre-ville - 37 ha de zones d'activité - 6 ha de camping (en partie lié à l'inondation par le lac) - 23 ha d'infrastructures sportives et de loisirs
Albens	Crues de l'Albenche et la Deisse	- 2 ha de zones urbanisées - 2 ha de zones d'activités - 4 ha de zones d'urbanisation future (dont 1 ha prévu pour les activités)
Brison-Saint-Innocent	Crues du lac du Bourget	- 2 ha de zones urbanisées - 2 ha d'infrastructures sportives et de loisirs
Cessens	Pas d'enjeu particulier	
Drumettaz-Clarafond	Débordement torrentiel	- 2 ha au centre du village de Drumettaz - 4 ha de zones résidentielles - 1 ha de zones d'activités en bordure du Tillet - 3 ha de zones urbanisables - 4 ha de zones d'activités futures
Epersy	/	- 0,1 ha de zones urbanisées
Grésy-sur-Aix	/	- 2 ha de zones d'activités - 1 ha de zones d'activités futures - 1 ha d'infrastructures sportives
La Biolle	/	- Surtout zones naturelles - 0,2 ha de zone urbanisée - 0,2 ha de zone d'habitat futur
Méry	Débordement torrentiel	- 6 ha en centre urbain - 26 ha de zones urbanisées - 11 ha de zones d'habitat futur - 1 ha d'infrastructures sportives - 25 ha de périmètre de captage d'eau potable
Mognard	/	- 0,35 ha de zones urbanisées - 0,1 ha d'infrastructures sportives et de loisirs - 0,1 ha de zones urbanisables
Le Montcel	/	- 0,1 ha de zone urbanisée - 0,2 ha de zone d'urbanisation future - 1 ha de périmètre de protection de captage d'eau potable
Mouxy	Crues des affluents du Sierroz	- 3 ha en centre village - 8 ha zones urbanisées - 3 ha de zones urbanisables
Pugny-Chatenod	/	- 1 ha de zones urbanisées
Saint-Girod	Débordement de la Deisse	- 6 ha de zones urbanisées - 2 ha de zone d'urbanisation future
Saint-Offenge	Débordement torrentiel	- 0,6 ha de zones à urbaniser - 7ha de zones urbanisées
Saint Ours	/	- 0,3 ha de zone urbanisée
Tresserve		- 2 ha de zones urbanisées - 2 ha d'infrastructures sportives
Trévignin	/	- Seulement zone naturelle
Viviers du lac	Crues lac du Bourget	- 1 ha de zones urbanisées - 0,6 ha de zones d'activité - 0,6 ha de zones d'activités futures - 0,6 ha d'infrastructures sportives

Communes concernées par le PPRI du bassin aixois

Source : PPRI du bassin aixois

Le zonage réglementaire distingue trois types de zone :

- Des zones rouges (R) : zones inconstructibles,
- Des zones bleues (B) : zones constructibles sous conditions,
- Des zones blanches : en dehors des zones rouges et bleues, le risque d'inondation normalement prévisible est nul ou très faible. Elles ne sont pas soumises à une réglementation spécifique mais les prescriptions générales du règlement s'y appliquent.

En ce qui concerne les transports, sur les zones rouges, il est interdit la création ou l'extension d'aires de stationnement.

Sur zone bleue, il est interdit la création d'aires de stationnement de camping-cars

Mais il est autorisé la création d'aires de stationnement, sous réserve de la mise en place d'un dispositif adapté destiné à garantir la sécurité des usagers et des véhicules en période de crue (information, alerte, évacuation rapide et interdiction d'accès).

Le PPRI de la Plaine de Chautagne

Prescrit sur les communes de Motz, Serrières en Chautagne, Ruffieux, Vions, Chanaz, Conjux et Chindrieux, il a été approuvé par l'Arrêté préfectoral 2015-1261 en date du 28 août 2015 et concerne le fleuve Rhône et le lac du Bourget. Là aussi, le principal enjeu regroupe les personnes, les biens, les activités, les moyens et le patrimoine susceptibles d'être affecté par un phénomène naturel. Les objectifs consistent à :

- Prévenir et limiter le risque humain, en n'accroissant pas la population dans les zones soumises à un risque et en y améliorant la sécurité,
- Accompagner les conditions de développement local en limitant les dégâts aux biens et en veillant à ne pas aggraver les aléas à l'aval.

Les principaux enjeux des communes couvertes par le PPRI correspondent aux espaces urbanisés (habitat, activités, bâtiments recevant du public, installations sensibles), aux espaces agricoles et aux infrastructures. A l'intérieur de l'enveloppe du périmètre de prescription du PPRI, les enjeux correspondant aux différents types d'occupation du sol identifiés sont les suivants :

- Les zones urbanisées de type centres anciens comportant de l'habitat dense ou de la mixité d'usage, les cœurs de villages,
- Les hameaux anciens, foyers de vie,
- Les zones urbanisées correspondant à de l'habitat moins dense,
- Les zones comportant des constructions isolées,
- Les zones d'activités,
- Les zones agricoles,
- Les zones naturelles,
- Les zones destinées à du loisir en lien avec une activité portuaire.

A l'échelle du territoire des 7 communes, les zones impactées par la crue de référence représentent 23,9 km², soit 30 % environ de la surface des 7 communes. Seules 24,6% des zones urbanisées sont inondables. Elles représentent essentiellement des zones d'habitat dense ou isolé. On compte 70% de zones d'habitat pour 30% de zones d'activités.

Commune	Superficie totale	Superficie inondable pour crue réf	Ratio	Surface urbanisée communale	Surface urbanisée inondable	Ratio
Motz	10,08 km ²	0,24 km ²	2,4 %	0,51 km ²	0,11 km ²	21,6 %
Serrières	18,09 km ²	6,16 km ²	34,1 %	1,17 km ²	0,40 km ²	34,2 %
Ruffieux	13,57 km ²	4,93 km ²	36,3 %	0,71 km ²	0,07 km ²	9,9 %
Vions	5,75 km ²	4,85 km ²	84,3 %	0,32 km ²	0,24 km ²	75 %
Chanaz	7,34 km ²	1,26 km ²	17,2 %	0,47 km ²	0,1 km ²	21,3 %
Conjux	3,79 km ²	0,21 km ²	5,5 %	0,33 km ²	0,03 km ²	9,1 %
Chindrieux	20,48 km ²	6,21 km ²	30,3 %	1,39 km ²	0,02 km ²	1,4 %

Communes concernées par le PPRI de la Plaine de Chautagne

Source : PPRI de la Plaine de Chautagne

En ce qui concerne les transports, sur zone rouge, il est interdit :

- La création et l'extension (augmentation de la capacité d'accueil) d'aires d'accueil, d'aires de grands rassemblements et de terrains familiaux pour gens du voyage.

Mais il est autorisé :

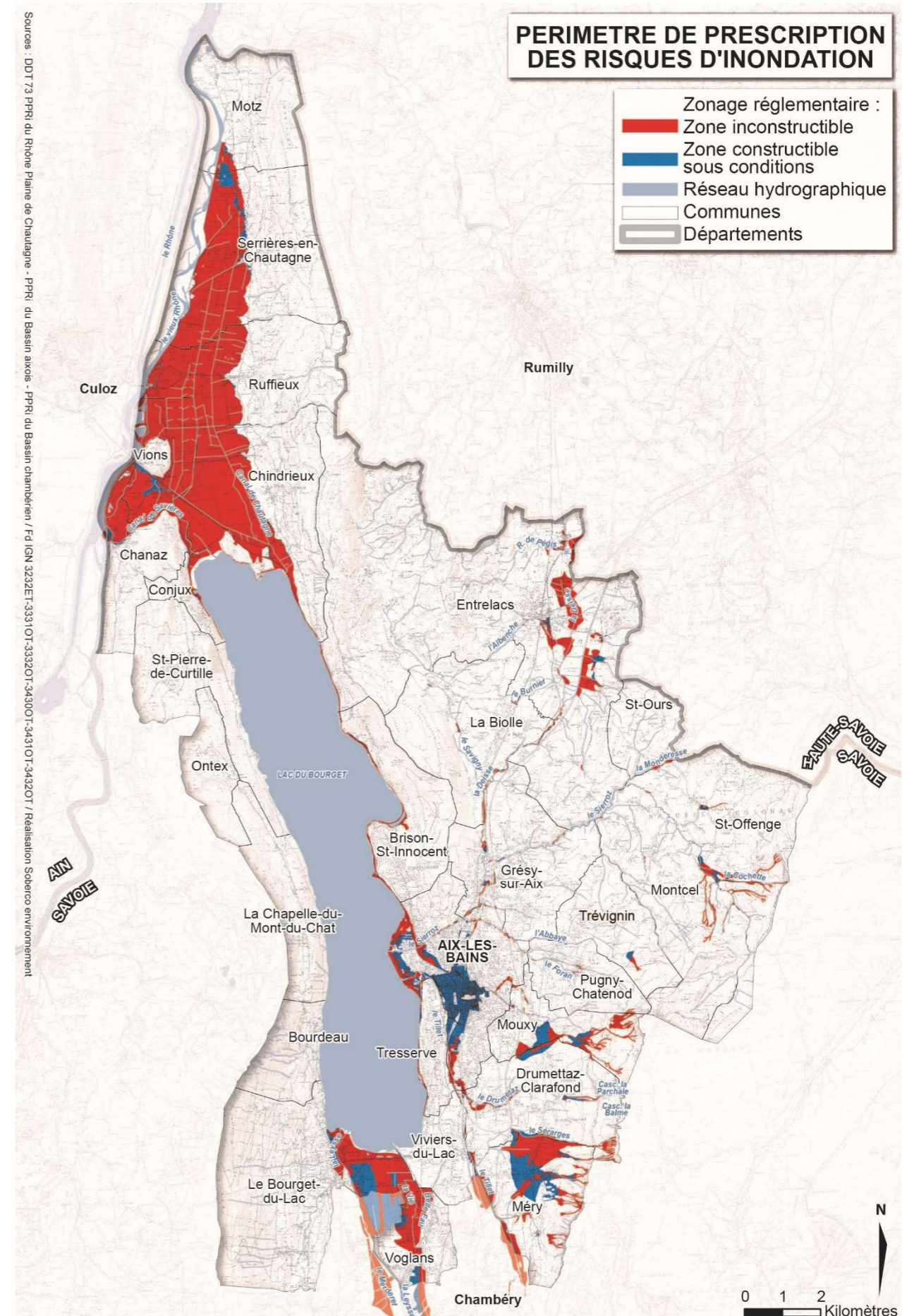
- La construction d'infrastructures de transport (routier, ferroviaire, de fluide, y compris les ouvrages de franchissement aériens ou souterrains) dans la mesure où le maître d'ouvrage démontre que le projet n'aggrave pas les risques

Sur zone bleue, il est interdit :

- La création et l'extension d'aires d'accueil, d'aires de grands rassemblements et de terrains familiaux pour gens du voyage.

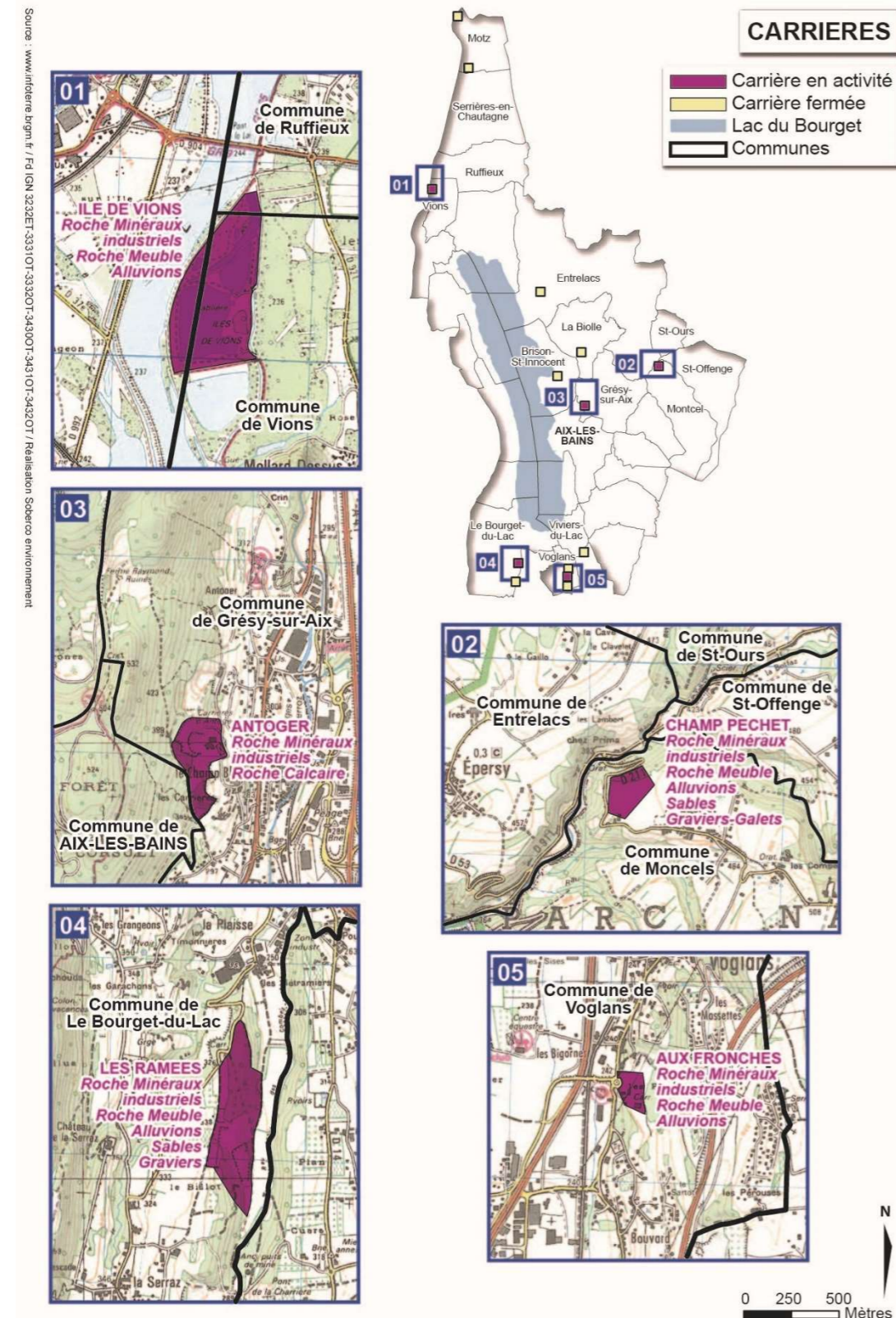
Synthèse et enjeux des risques naturels :

- Des risques divers liés aux mouvements de sols et aux inondations, accentués par les reliefs ;
- Une présence importante de carrières sur le territoire, tant pour les matériaux massifs que les matériaux alluvionnaires ;
- Des plans de prévention des risques d'inondations qui encadrent les possibilités d'aménagement sur les secteurs concernés ;
- Un enjeu de prise en compte des risques dans l'aménagement des infrastructures, tant pour la réduction de l'aléa que pour la sécurité des ouvrages et de leurs fonctionnalités ;
- Un enjeu de prise en compte des activités spécifiques liées aux carrières, tant sur les accès que sur la desserte du territoire.



8.1.4 Carrières

Sur le territoire d'étude cinq carrières en activité sont identifiées. Elles se localisent sur les communes de : Vions, Grésy sur Aix, Bourget du Lac, Le Montcel et Voglans.



9 RISQUES TECHNOLOGIQUES

9.1 RISQUE INDUSTRIEL

Le risque industriel renvoie à la probabilité que survienne sur un site industriel un accident pouvant entraîner des conséquences graves pour le personnel, les populations, les biens, l'environnement ou le milieu naturel. Il est lié à l'utilisation, au stockage ou à la fabrication de substances dangereuses.

Afin de limiter la survenue et les conséquences des accidents industriels, les établissements les plus dangereux sont soumis à une réglementation stricte et à des contrôles réguliers. De plus, les établissements présentant des risques pour les populations et/ou l'environnement sont répertoriés comme : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Sur le territoire d'étude, on note l'implantation d'une cinquantaine d'ICPE, principalement localisé sur la partie Est du territoire et à proximité des zones urbaines et un seul établissement est classé en SEVESO seuil bas :

Entreprise et localisation	Activité	Substances dangereuses	Quantités	Risques associés	Communes concernées
THEVENIN & DUCROT DISTRIBUTION	Dépôts produits pétroliers	Hydrocarbures	11 830 t	Incendie Explosion	Albens, Saint-Girod

Tab.10 : Etablissement classé SEVESO

Source : Dossier départemental des Risques Majeurs de la Savoie

Enfin, comme le montre la figure ci-dessous et d'après la base de données BASOL (base de données gérées par le ministère de l'Ecologie et du Développement Durable qui recense les sites et sols pollués ou potentiellement pollués) 8 sites pollués sont sur le territoire Ainsi, que 5 sites BASIAS (base de données qui recense de façon large et systématique, tous les sites industriels et d'activités de service, abandonnés ou non, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement).

9.2 TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

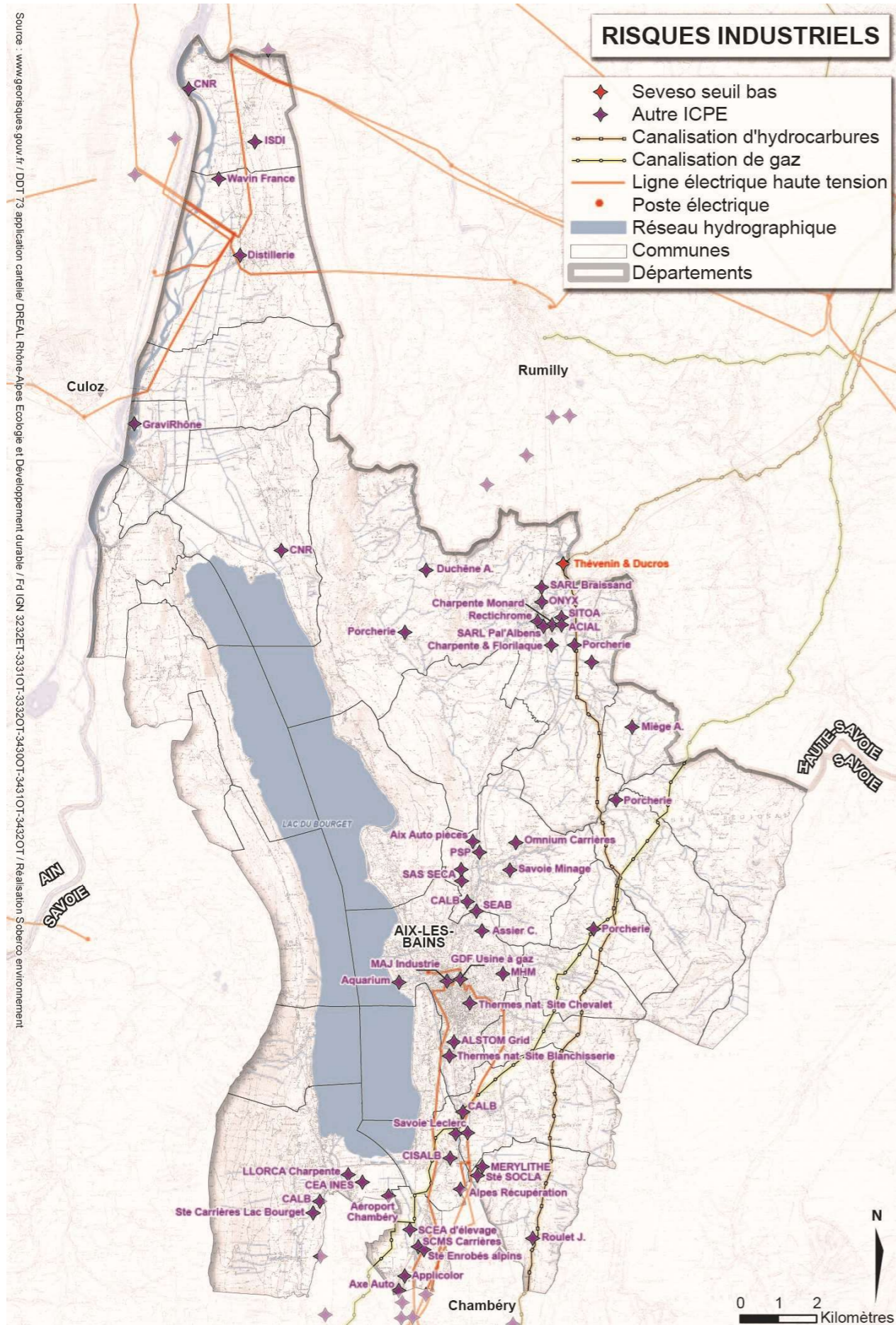
Le transport de matières dangereuses (TMD) peut s'effectuer par voie routière, ferrée, maritime, fluviale ou aérienne. Il est régi par des accords internationaux mais également par des spécificités nationales qui en fixent les règles. Une matière est classée dangereuse, lorsqu'elle est susceptible d'entraîner des conséquences graves pour les populations, les biens et/ou l'environnement, en fonction de ses propriétés physiques et chimiques, ou bien par la nature des réactions qu'elle-même peut engendrer.

Le territoire d'étude est concerné par le tracé d'un gazoduc et d'un oléoduc. Les communes concernées par le tracé de gazoduc sont : Saint Offenge, Viviers du Lac et Voglans.

Celles concernées par un oléoduc sont : Albens, Saint Girod, Saint Ours, Mognard, Epersy, et Mery.

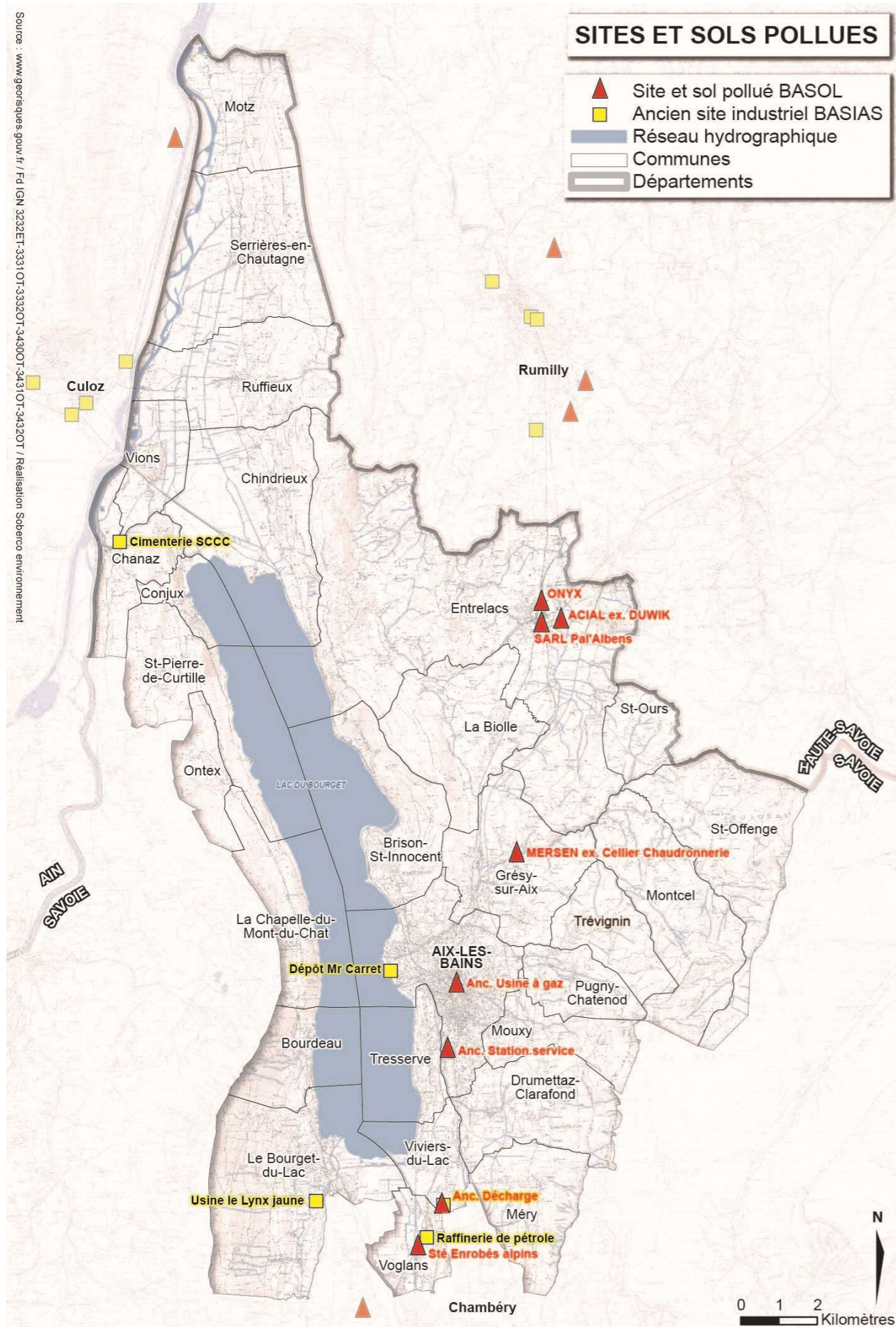
Enfin, certaines sont concernées par le passage de ces deux types ouvrages : Montcel, Trevignin, Pugny- Chatenod, Mouxy et Drumettaz- Clarafond.

Enfin, les axes routiers les plus exposés en Savoie pour le transport de matières dangereuses sont ceux au plus fort trafic, à savoir l'A41, l'A43, l'A430, la RD1006, la RN90, la RD904 et la RD1212. Seule l'autoroute A41 est située sur le territoire d'étude.



Synthèse et enjeux des risques technologiques :

- Une localisation diffuse sur l'ensemble du territoire, mais concentré autour des axes de transport, des activités portant incidences potentielles sur l'environnement
- Une seule activité à risque SEVESO, mais présentant un lien fort avec les transports (dépôt de produits pétroliers)
- Un risque de transport de matière dangereuse concentré sur la partie est du territoire, notamment sur l'autoroute.
- Un enjeu de prise en compte des risques dans l'aménagement des infrastructures
- Un enjeu de prise en compte des activités spécifiques liées aux carrières, tant sur les accès que sur la desserte du territoire.



**PARTIE 5 : EFFETS PROBABLES
DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN
SUR L'ENVIRONNEMENT**

1 ANALYSE ENVIRONNEMENTALE PAR ACTION

1.1 ORIENTATION 1 : REDUIRE L'USAGE DE LA VOITURE ET APAISER LA VILLE EN AGISSANT SUR L'ESPACE PUBLIC

Action socle - Évolution du réseau viaire

Ces actions socles sont des réflexions sur l'évolution de la mobilité du territoire. Ces projets sont compatibles et cohérents avec le PDM mais n'en sont pas liés. Ainsi, l'évolution de l'impact de ces actions ne sera pas intégrée à cette évaluation environnementale.

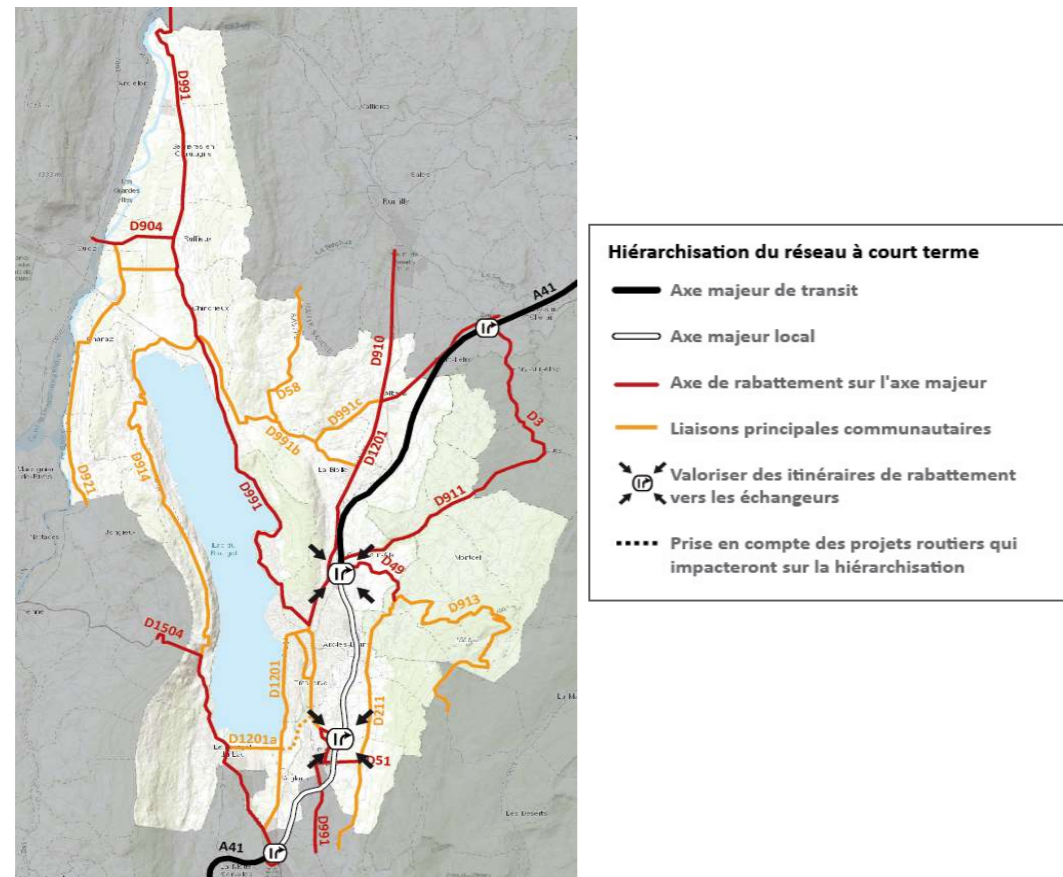
Action 1.1 - Hiérarchisation future du réseau viaire

Rappel Diagnostic 2023 :

- Hiérarchisation du réseau viaire contrainte par la topographie ;
- Se traduit par du trafic de transit inadapté dans les zones urbaines et par le caractère routier de certaines voiries ;
- Situation préjudiciable pour l'organisation de la circulation routière.

Objectif :

L'objectif est d'adapter l'aménagement de la voirie à tous les types d'usage : vélo, piétons, voiture particulière, etc. la circulation automobile sera organisée afin d'inciter les usagers à emprunter la voirie la plus adaptée grâce à une hiérarchisation cohérente permettant une bonne lisibilité du réseau et protégeant les centres-villes / bourgs et les quartiers d'habitat.



Hiérarchisation du réseau de la CA Grand Lac

Actions opérationnelles :

L'action se déroule en deux phases :

- Une **phase d'analyse** permettant de répartir les axes selon les types de circulations à accueillir ;
- Une **phase opérationnelle** sous forme de mesures prises sur ces axes dans le but de répondre au mieux aux objectifs assignés à leur niveau hiérarchique :

Niveau hiérarchique	Fonction	Objectifs	Vitesses
Axe majeur	Trafic national, international, transit	Place plus importante au covoiturage	110 Km/h souhaité (cf. action socle)
Axes de rabattement sur l'axe majeur	Rabattre sur le réseau d'axe majeur Accueil du transit à l'échelle de Grand Lac	PL en transit Garantir la performance des lignes fortes de TC Liaisons cyclables en site propre	30 km/h à 50 Km/h en agglomération et 70 ou 80 Km/h en dehors.
Axes de liaisons principales	Connecter les communes de Grand Lac sur des voies adaptées et accueil du transit à l'échelle de Grand Lac	PL en transit Fluidité des TC Liaisons cyclables majoritairement en site propre	30 km/h à 50 Km/h en agglomération et 70 ou 80 Km/h en dehors.
Autres axes en agglomération	Mettre en place une réelle cohabitation des différents modes	Circulation PL interdite sauf livraisons Vitesse et ambiance faites pour la circulation des modes actifs	30 km/h
Autres axes hors agglomération	Interdiction du transit / itinéraire de destination	Circulation PL interdite sauf livraisons Vitesse et ambiance faites pour la circulation des modes actifs	70 ou 80 Km/h

Les axes identifiés devront permettre le déploiement des actions qui visent un rééquilibrage modal dans un souci de pacification de la voirie avec notamment :

- Des contraintes sur la circulation de transit ;
- Une pacification réelle des secteurs en zone 30 ;
- Le déploiement de la Rue des Écoles.

Secteurs opérationnels : Ensemble du territoire

Suivi de la mesure :

→ Évolution des trafics par comptages routiers selon les différents types d'axes hiérarchisés

Incidences prévisibles de l'action :

La hiérarchisation du réseau viaire permet une meilleure cohérence des flux selon le type d'infrastructure. Cette action agissant directement sur l'affectation des trafics (vitesse, congestion, etc...) et sur les conditions de circulation permet une atténuation des nuisances (émission de GES et ambiance acoustique) le long des itinéraires inappropriés et notamment les centres urbains. De plus grâce à l'affectation des itinéraires en cohérence avec le gabarit des infrastructures, le stress lié aux embouteillages et les situations accidentogènes seront réduits permettant une meilleure qualité de vie des habitants.

Toutefois, cette diminution du trafic sur les zones urbaines va l'augmenter sur les grands axes routiers comme les autoroutes et les départementales. Une augmentation locale des nuisances (émissions de GES et nuisances acoustiques) pourra être observée mais reste peu significative

L'action ne comporte pas directement d'aménagements de voiries, mais seulement des jalonnements à faible incidence environnementale et sans consommation d'espace. Elle peut toutefois présenter localement des enjeux liés à la recomposition et au réaménagement de l'espace public avec l'opportunité de désimperméabiliser et renforcer la place du végétal pour lutter contre les îlots de chaleur urbains. Les aménagements relatifs à la pacification et leurs conséquences environnementales sont détaillés dans d'autres actions.

Action 1.2 - Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses

Rappel Diagnostic 2023 :

- De nombreux axes, notamment dans le pôle urbain de Grand Lac, sont utilisés en itinéraires de shunt alors que des axes routiers sont prévus pour les accueillir :
 - A41 pour le transit régional et local) ;
 - Shunt sur D1201 le long du Lac plutôt que de traverser la zone la plus urbanisée.

Objectif :

Réduction significative du trafic par la mise en place de contraintes de circulation permettant d'éviter les possibilités d'itinéraires traversants sur certains secteurs et d'offrir des possibilités réelles de mise en place d'une cohabitation modale pour améliorer la qualité de vie de ces secteurs du fait d'une ambiance apaisée et d'une circulation de transit fixée sur les axes adaptés (action 1.1).

Actions opérationnelles :

L'action se déroule en deux phases :

- Une **phase d'analyse** permettant d'identifier les axes support du trafic poids lourds de transit : Autoroute A41 mais aussi l'ensemble des axes de rabattement et de liaisons principales qui accueillent le trafic PL de transit. Le schéma d'itinéraire poids lourds permet aux poids lourds d'utiliser des axes adaptés à cet usage.
 - La hiérarchisation du réseau viaire permet d'établir la fonction des voies accueillant le trafic PL sur Grand Lac : voiries inscrites en axe majeur, de rabattement, et de liaisons principales. Les autres axes hors agglomérations et autres voies en agglomération sont interdits aux plus de 3,5t sauf en desserte locale ;
 - Les mesures à prendre pour favoriser l'établissement de schéma d'itinéraires PL tiennent dans la mise en place de jalonnement au niveau des différentes sorties des axes majeurs et principaux pour indiquer l'interdiction de transit.
- Une **phase opérationnelle** rendant moins avantageuse la circulation au sein des secteurs identifiés afin de contraindre et fixer la circulation de transit sur certains axes identifiés.
 - Types de mesures : création de poches étanches (sens uniques), réalisation d'un aménagement permettant l'arrêt de la continuité d'un itinéraire avec du mobilier urbain ;
 - Les accès au cœur de ces zones resteront possibles en véhicules motorisés (pas de piétonnisation étendue ou allongement de parcours au-delà du raisonnable) ;
 - Les contraintes de la circulation de transit ne devront pas impacter la circulation des lignes de bus ni les PL en livraison et camions de collecte des déchets ;

L'action permettra notamment de faciliter la mise en œuvre des mesures suivantes du PDM :

- Déploiement de la Rue des Écoles ;
- Des contraintes sur la circulation de transit ;
- Une pacification réelle des secteurs en zone 30 ;
- Développement du maillage cyclable.

Principale difficulté de mise en œuvre : le contrôle des poids lourds en transit délicat

Secteurs opérationnels : Communes les plus concernées par le trafic PL de transit. Les secteurs concernés seront établis par les communes et les mesures devront être définies en concertation avec les communes limitrophes et le Département.

Suivi de la mesure :

- Evolution des trafics par comptages routiers sur les axes concernés par les contraintes de circulation ;
- Evolution de la part des poids lourds sur les axes concernés par les contraintes.

Incidences prévisibles de l'action :

En synergie avec l'action 1.1, cette action agit directement sur l'affectation des trafics poids lourds et permet une réduction des nuisances dans le tissu urbain. Une amélioration de l'ambiance acoustique sera observée. De plus, la diminution du trafic de poids lourds dans les quartiers les plus denses permettra de sécuriser ces axes. Ainsi, la pratique des modes actifs sera plus favorable.

Le seul aménagement prévu à l'issue de cette action est l'intégration de mobilier urbain sur des surfaces déjà artificialisées. Ainsi, les impacts sont limités à l'émission de GES en phase travaux qui apparaît comme négligeable.

Le réaménagement de la voirie peut être une opportunité pour réaménager l'espace public en y intégrant des espaces verts.

Action 1.3 - Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 avec un objectif de sécurisation des déplacements

Rappel Diagnostic 2023 :

- De nombreux efforts ont déjà été entrepris afin d'avoir un meilleur partage de la voirie ;
- Bien que les zones 30 soient déployées par la majorité des communes, celles-ci manquent parfois d'efficacité et de cohérence.

Objectif :

L'objectif est de renforcer le sentiment de sécurité routière en réduisant la vitesse de circulation à 30km/h, de ce fait des secteurs pacifiés seront créés.

Actions opérationnelles :

Il s'agit globalement de limiter la circulation à 30 Km/h en ville la norme sur Grand Lac. Cette vitesse doit s'entendre sur tous les axes en agglomération qui ne sont pas identifiés comme axes structurants qui accueillent le trafic de transit

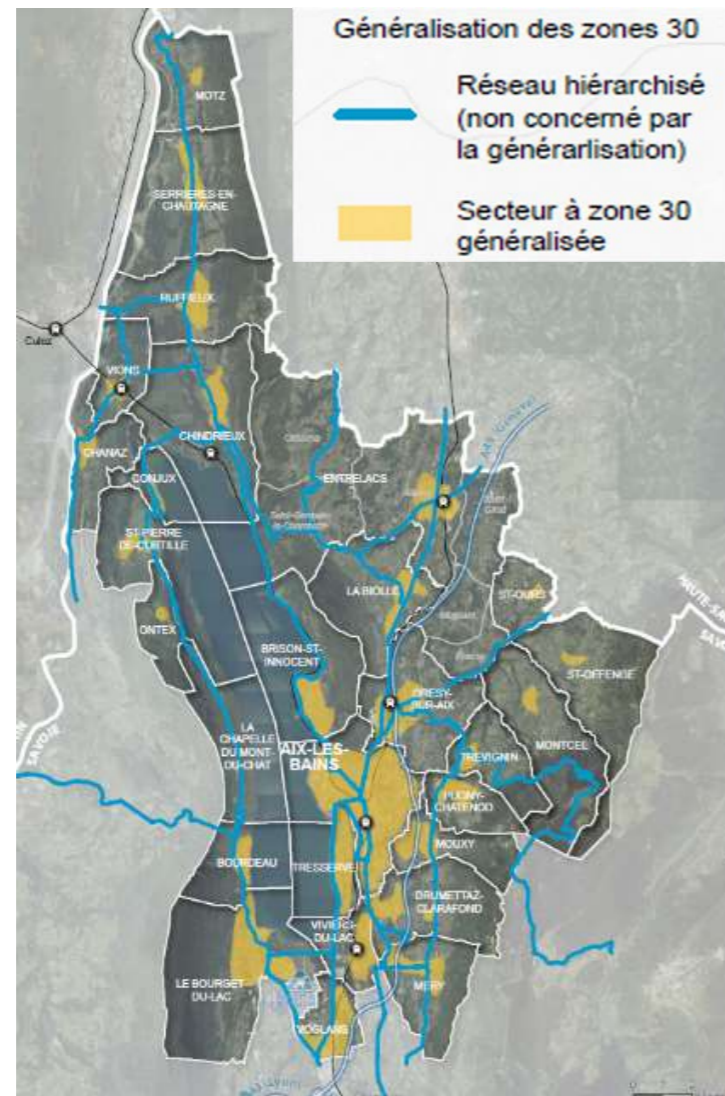


Figure 27 : Schéma de principe de pacification sur Grand Lac

L'action se développe de la façon suivante :

- Matérialisation des entrées et sorties de zones 30 par des « effets portes » :
Marquage visuel de l'entrée dans une zone 30 où le partage modal de la voirie est la règle. Permet de distinguer les rues de desserte locale des axes structurants (même si limités à 30km/h). À matérialiser au début des rues de desserte locale accessibles depuis un axe de niveau supérieur.
Complément possible de rappel de la vitesse réglementaire par marquage au sol.
- Réalisation des aménagements de pacification contraignant physiquement les vitesses
Large panel de dispositifs d'apaisement des vitesses selon configurations locales, contraintes techniques et financières et opportunités de travaux. Ces dispositifs se distinguent en 3 types :
 - Réduction de largeur de voie (prévoir largeur pour bus, collecte déchets, etc.) : réductions physiques de largeur, réduction visuelle (arbustes ou mobilier urbain en bordure, écluses, réduction des rayons de courbure)
 - Surélévation de chaussée (ralentisseurs, coussins berlinois, plateaux piétons, trottoirs traversants)
 - Déflexion de trajectoire (chicanes, « chicanes-écluses » avec stationnement longitudinal alterné)

- Actions sur les régimes de priorité ;
 - Généralisation des priorités à droite à l'échelle d'un quartier
 - Veiller sur la bonne visibilité des intersections et au marquage des doubles sens cyclables s'ils existent
- Travail des plans de circulation dans les quartiers pour empêcher le trafic de transit sur les voies résidentielles.

Secteurs opérationnels : Cf. carte ci-contre

Suivi de la mesure :

- Linéaire de voies à 30 km/h ;
- Evolution de l'accidentologie impliquant des modes actifs (nombre et gravité des accidents corporels) .

Incidences prévisibles de l'action :

La diminution des vitesses permettra d'améliorer l'ambiance acoustique de ces secteurs urbains. La pacification étant située dans les centres bourgs et également au niveau du pôle urbain à Aix-les-Bains, la majorité du tissu urbain connaîtra une amélioration de l'ambiance acoustique et une sécurisation de ces axes. La pacification des secteurs en zone 30 permet la sécurisation de ces zones. Ainsi, la pratique de la marche et du vélo y sera plus favorable.

Le seul aménagement prévu à l'issue de cette action est le réaménagement de voirie (marquage au sol, chicanes, ralentisseurs, élargissement de la voirie) sur des surfaces déjà artificialisées. Ainsi, les impacts sont limités à l'émission de GES en phase travaux qui paraît comme négligeable.

Action 1.4 - Rue aux écoles : sécuriser l'ensemble des entrées/sorties des établissements scolaires

Rappel Diagnostic 2023 :

- Sur les 75 établissements scolaires de Grand Lac, 63 % apparaissent comme déjà sécurisés ;
- 28 établissements ont une sécurisation qui reste perfectible ;
- 2 établissements ont une sécurisation à réaliser ;
- 41 établissements scolaires sont identifiés comme pouvant potentiellement déployer le concept de rue aux écoles.

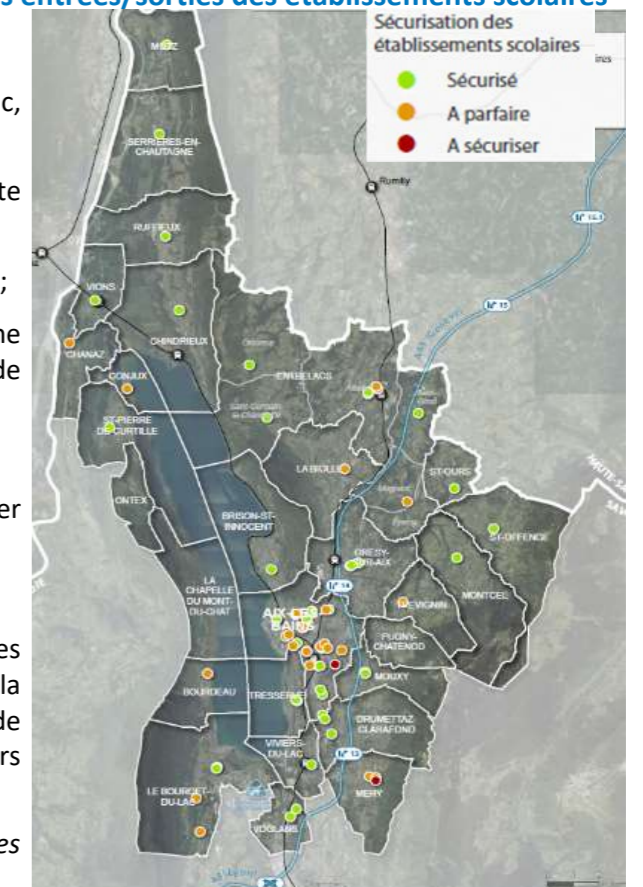
Objectif :

Sécuriser les abords des établissements scolaires et favoriser l'usage des modes actifs pour se rendre à l'école.

Actions opérationnelles :

Il s'agit de généraliser la pacification aux abords des établissements scolaires pour les 30 établissements dont la sécurisation reste perfectible et de développer le concept de la « rue aux écoles » pour les établissements situés en dehors des axes importants.

Figure 23 : Sécurisation actuelle des établissements scolaires



Le traitement des entrées/sorties des établissements se décline en plusieurs types d'intervention selon le niveau hiérarchique des voies sur lesquels ils se situent.

- Sur les voies identifiées de rabattement ou de liaisons principales qui concilient 2 fonctions (fonction circulatoire et fonction de vie locale à fort enjeu de sécurité routière) :
 - **Limitation à 30 km/h accompagné de dispositifs de pacification** des abords des entrées consistant à créer un environnement scolaire facilement perceptible par tous les usagers de la rue (plusieurs interventions ont déjà été réalisées et peuvent être poursuivies) :
 - **Dispositifs potentiels de pacification** :
 - Agrandissement des parvis en réaffectant l'espace occupé par du stationnement ou par une voie de circulation pour créer un espace large, confortable et sécurisé et en matérialisant les abords de l'établissement depuis la rue.
 - Travail sur les traversées piétonnes pour protéger les enfants de la circulation, éviter le contact direct avec la chaussée dès la sortie d'école et assurer une bonne visibilité des traversées piétonnes en dégagant de tout obstacle le champ de vision de l'enfant.
 - Réalisation de plateaux piétons qui garantissent le ralentissement des véhicules et créent une continuité avec le parvis (+ enrobé de couleur afin de mieux matérialiser l'établissement).
 - Réduction de la largeur des voies de circulation aux abords des écoles : réduction physique ou visuelle à l'aide de l'implantation d'une végétation ou de mobiliers urbains.
- Sur les autres voies en agglomération (Cf. hiérarchisation des voies) :
 - **Pacification automatique** avec la mise en place du 30 Km/h.
 - **Développement du concept de la « rue aux écoles »** qui va vers une réappropriation de la rue par le piéton en proposant plusieurs niveaux d'intervention selon la configuration et les contraintes propres à chaque école selon ses caractéristiques, les contraintes techniques de la rue et le degré de conservation de la circulation motorisée.

Intervention	Circulation maintenue	Piétonisation temporaire aux heures d'entrée et de sortie d'école	Piétonisation permanente
Objectifs	Apaiser et sécuriser	Apaiser et concilier les usages	Rendre la rue aux enfants et créer un espace calme
Réglementation	Zone de rencontre	Zone de rencontre permanente Aire piétonne temporaire aux horaires d'entrée et sortie d'école (sortie riveraine conservée mais gestion des entrées plus délicates)	Aire piétonne (accès riverains conservés) Stationnement interdit
Situation type	<ul style="list-style-type: none"> • Rue avec lignes de bus • Rue sans itinéraire de délestage 	<ul style="list-style-type: none"> • Rue faiblement circulée avec itinéraire de délestage possible • Pas de circulation de bus 	
Principes d'aménagement	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement de dispositifs de pacification (chicanes, plateaux, coussins...) • Extension des parvis sur les espaces de stationnement • Déport des passages piétons de l'axe de l'entrée d'école • Végétalisation 	<ul style="list-style-type: none"> • Pose de barrières amovibles • Végétalisation 	<ul style="list-style-type: none"> • Pose d'une barrière fixe ou d'une borne de contrôle d'accès pour les riverains • Végétalisation • A terme, requalification de l'espace public et transformation de la rue de l'école en un nouvel espace de vie pour les enfants

Au-delà de l'aspect sécuritaire, la création de micro-centralité apaisée et qualitative aux abords des établissements scolaires agit en faveur de l'usage des mobilités actives et favorise la reconquête et l'apaisement de l'espace public.

Secteurs opérationnels : Cf. carte ci-dessus

Suivi de la mesure :

- Nombre d'établissements ayant fait l'objet de réalisation en faveur de la rue aux écoles ;
- Nombre de rues scolaires effectives ;

Incidences prévisibles de l'action :

Même éléments d'analyse que pour l'action 1.3

Plus spécifiquement, cette action agit sur la santé en générant des conditions d'entrées/sorties des établissements plus sécurisées et offrant un cadre plus apaisé à proximité des écoles. Elle assure au droit des écoles un respect accru des exigences de vitesse à 30km/h sur le territoire.

Action 1.5 - Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus

Rappel Diagnostic 2022 :

- Les bus constituent sur Grand Lac un complément essentiel des trains ;
- L'attractivité du réseau bus est menacée par des temps de parcours augmentés, générés par l'intensité de la circulation ;
- Contexte contribuant à l'augmentation des coûts d'exploitation pour la collectivité ;

Objectif :

Des bus plus rapides raccourcissent les temps de parcours et attirent les usagers. L'action doit conduire à une amélioration de la vitesse des bus pour les rendre plus attractifs et moins coûteux.

Mettre en place dès que possible des aménagements de voirie visant à garantir une vitesse commerciale constante quels que soient les périodes de la journée et permettant d'améliorer la régularité du réseau Ondéa.

Ces aménagements doivent se placer sur les axes les plus fréquentés par les lignes fortes de Grand Lac.

Les tronçons les plus fréquentés par les lignes fortes bus de Grand Lac ont été identifiés. Les linéaires de voirie en rouge sur la carte ci-contre présente les axes où plus de 50 services de bus sont en circulation quotidiennement.

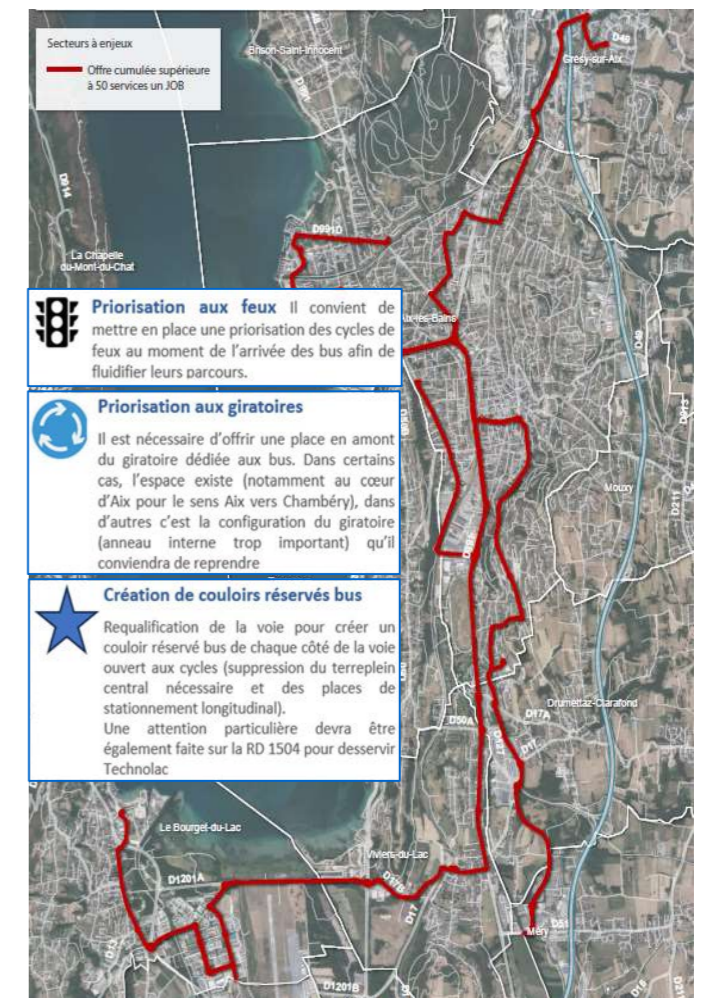


Figure 28 : Secteurs privilégiés d'intervention pour la performance des lignes de bus

Actions opérationnelles :

- Une majorité du linéaire ne présente pas de difficulté particulière pour la circulation mais certains axes et intersections mériteraient des aménagements dédiés aux bus. Ils seront concernés en priorité par la mise en place d'aménagements pour garantir la performance des lignes de bus.
- Déterminer des carrefours devant bénéficier d'aménagements favorisant la régularité et la performance des bus.

Différents aménagements favorisant la performance pourront être envisagés selon le niveau hiérarchique des voies sur lesquels ils se situent : couloir de bus réservé, aménagements de couloirs de bus en approche des carrefours, priorisation des bus aux carrefours à feux.

La mise en place de ces aménagements devra se réaliser en fonction de différents arbitrages sur l'espace viaire alloué à chaque mode en prenant en compte le maillage cyclable à développer sur Grand Lac. Ils seront rendus possibles par la nécessaire réappropriation et la rationalisation du stationnement qui permettront une meilleure utilisation des places automobiles.

Les réponses mises en œuvre pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau de bus sont à adapter selon les difficultés rencontrées sur le réseau :

- Saturations : réalisation de couloirs de bus à minima en amont des carrefours avec priorisation aux feux ;
- Points durs de circulation/géométrie : travaux pour reconfigurer l'axe viaire ou le carrefour concerné ;
- Difficultés de gestion de carrefour, recherche d'une priorisation des TC aux feux ;
- Problèmes liés aux stationnements/livraisons : mise en place d'un contrôle efficace pour lutter contre ces incivismes.

Une coordination de chaque maître d'ouvrage sera assurée par Grand Lac pour que les travaux entrepris soient en cohérence avec l'ensemble des actions menées dans le cadre du PDM (Rue des écoles / réelle pacification des zones 30 / développement du maillage cyclable).

Secteurs opérationnels : Cf. carte ci-contre

Suivi de la mesure :

- Evolution des vitesses commerciales sur les lignes disposant de nouveaux aménagements pour les bus ;
- Evolution du trafic voyageurs sur les lignes ayant bénéficié d'amélioration de performance ;
- Evolution du linéaire d'aménagements dédiés aux bus et des intersections prioritaires.

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action a pour objectif d'améliorer l'offre de transport en commun (TC) sur le secteur d'Aix-les-Bains, permettant un report modal de la voiture vers les TC. La diminution du nombre de voitures sur les axes routiers réduit les nuisances acoustiques et les émissions de gaz à effet de serre et des polluants de proximité. Une amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique sera observée en lien avec l'évolution de la part modale.

Un réaménagement de la voirie sera réalisé avec une création de couloirs réservés aux bus, la priorisation des giratoires et la priorisation des feux. Peu d'artificialisation du sol est prévue. La requalification de la voirie pourra être l'occasion d'intégrer des espaces verts. La phase travaux va générer des nuisances (bruit, vibration, poussières) pour les riverains. Il est alors recommandé de mettre en place des dispositifs d'information (durée, lieu des travaux) afin de préparer au mieux les riverains aux gênes occasionnées.

La mise en œuvre de l'action reste toutefois essentiellement basée sur la mutation d'usage de surface existante sans emprises supplémentaires. Il apparaît clairement que les aménagements sont globalement rendus possibles via la réappropriation et la rationalisation du stationnement qui permettront une meilleure utilisation des places automobiles.

De plus, la voie des bus pourra être empruntée par les cyclistes, ce qui permettra de rendre le territoire plus favorable à l'utilisation du vélo. Les résidents d'Aix-les-Bains, du Bourget -du-Lac et de Grésy-sur-Aix pourront alors effectuer leur trajet quotidien en transport en commun ou à vélo ce qui réduira fortement l'utilisation de la voiture. Les secteurs de sensibilités écologiques du territoire sont bien identifiés (hors secteur Aix-Les-Bains) et n'apparaissent pas exposés aux aménagements proposés dans le cadre de cette action.

Action 1.6 - Achever le maillage prévu au schéma directeur cyclable de Grand Lac

Rappel Diagnostic 2023 :

- 84 km d'aménagements cyclables sur Grand Lac dont 38% sont en site propre.
- Le Schéma Directeur Cyclable réalisé en 2021 permet de définir les objectifs de Grand Lac pour sécuriser la pratique existante et développer de nouvelles pratiques selon deux axes :
 - Les déplacements utilitaires : domicile-travail, domicile-étude, achats, etc...
 - Les axes touristiques structurants servant de support à une mobilité du quotidien.

Objectif :

Obtenir un maillage cyclable continu et hiérarchisé sur Grand Lac sur la base du schéma directeur cyclable (SDC) qui définit 158 Km de nouveaux aménagements selon 3 niveaux (structurant, secondaire et communal).

Ce SDC s'appuie sur des projets d'envergure comme la véloroute des 5 lacs avec 17 Km de nouveaux aménagements cyclables sécurisés, projet d'intérêt régional connectant les lacs alpins (Léman, Annecy, Le Bourget, Aiguebelette et Paladru), l'itinéraire des côteaux du Revard ou encore les liaisons cyclables pour relier dans le secteur Sud de Grand Lac Hexapôle et Technolac avec une liaison plus directe avec le Grand Chambéry avec la sécurisation de la route départementale en site propre entre les deux giratoires de l'aéroport et des Mottets.

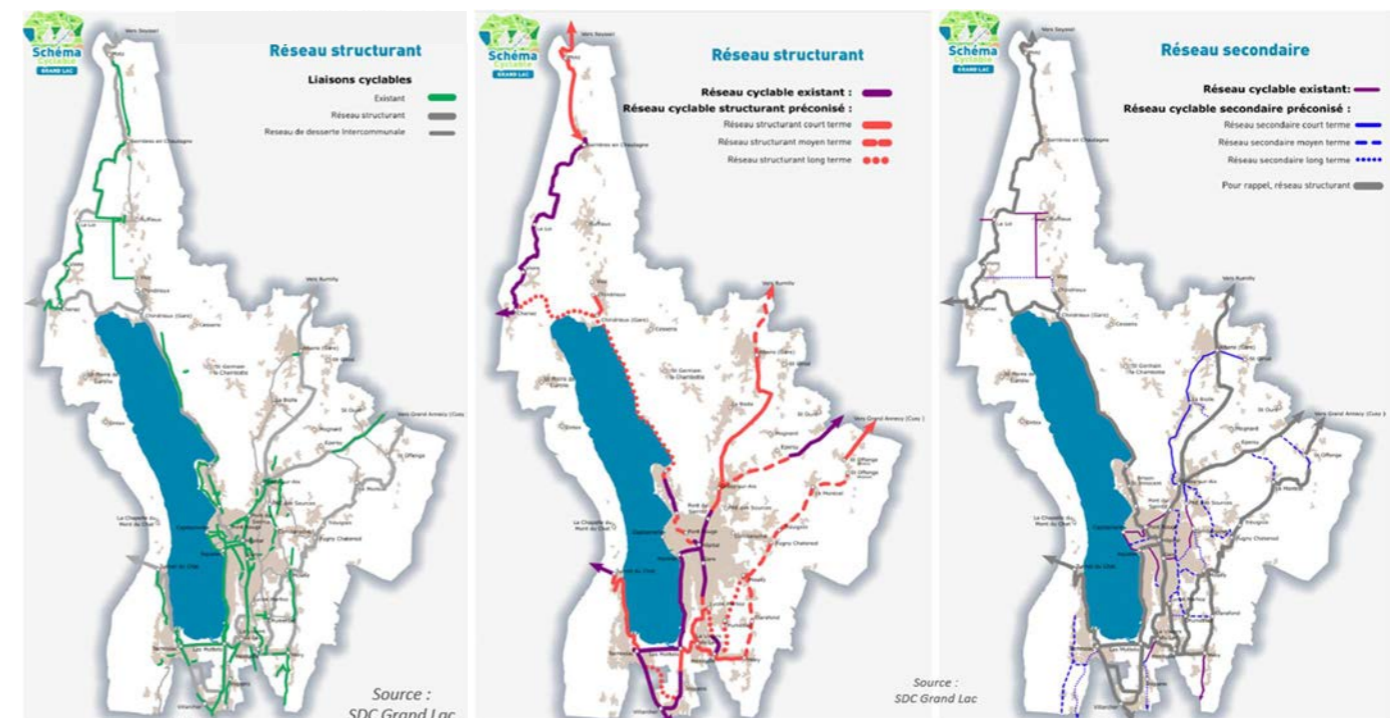


Figure 29 : Le maillage cyclable actuel et futur sur Grand Lac

Actions opérationnelles :

- Hiérarchiser les aménagements à mettre en œuvre selon les différentes temporalités du SDC
 - 89 Km d'aménagements programmés sur le réseau structurant :
32 Km à court terme, 42 Km à moyen terme, 16 Km à long terme.
 - 69 Km d'aménagements programmés sur le réseau secondaire :
15 Km à court terme, 35 Km à moyen terme, 13 Km à long terme.
 - 7 Km d'aménagements complémentaires au niveau communal.
3 Km à court terme, 4 Km à moyen terme.
- Accompagner le développement et la structuration du réseau par du jalonnement vélo qui sera réalisé en cohérence avec celui de Grand Chambéry et du Département de Savoie.
 - L'implantation privilégiera les panneaux de position pour utiliser au maximum les supports existants ;
 - Les panneaux de pré-signalisation ne sont utiles que pour les carrefours complexes et/ou saturés en nombre de panneaux et ceux de confirmation seront réservés aux mouvements complexe ;
- Définir les conditions pour entretenir les infrastructures cyclables.

Secteurs opérationnels : Les secteurs d'aménagement et de développement du réseau sont définis dans le Schéma Directeur Cyclable 2021 sur l'ensemble des réseaux (structurant, secondaire et communaux) Cf. carte ci-contre.

Suivi de la mesure :

- Linéaire d'aménagements cyclables ;
- Ratio linéaire d'aménagements par le nombre d'habitants ;
- Evolution de la part modale des cycles.

Incidences prévisibles de l'action :

Les ambitions affichées sont celles définies dans le Schéma Directeur Cyclable de 2021. Les 158 nouveaux kilomètres à aménager seront générateurs d'impacts de natures multiples variables selon la nature de l'aménagement proposée.

Si l'aménagement se fait sur la voirie déjà existante les impacts seront réduits et seront principalement générés par la phase travaux (vibration, bruit, poussière). Si les pistes cyclables sont créées, des impacts plus importants seront à prévoir. L'imperméabilisation des sols pourrait entraîner la perturbation du cycle de l'eau et la fragmentation de la biodiversité locale. L'effet d'îlot de chaleur urbain sera potentiellement amplifié par l'utilisation de matériaux à faible albédo. La création du futur réseau cyclable a été structurée en trois phases, le réseau à court terme, à moyen terme et à long terme. A savoir que le futur réseau structurant à long terme se fera hors horizon du PDM.

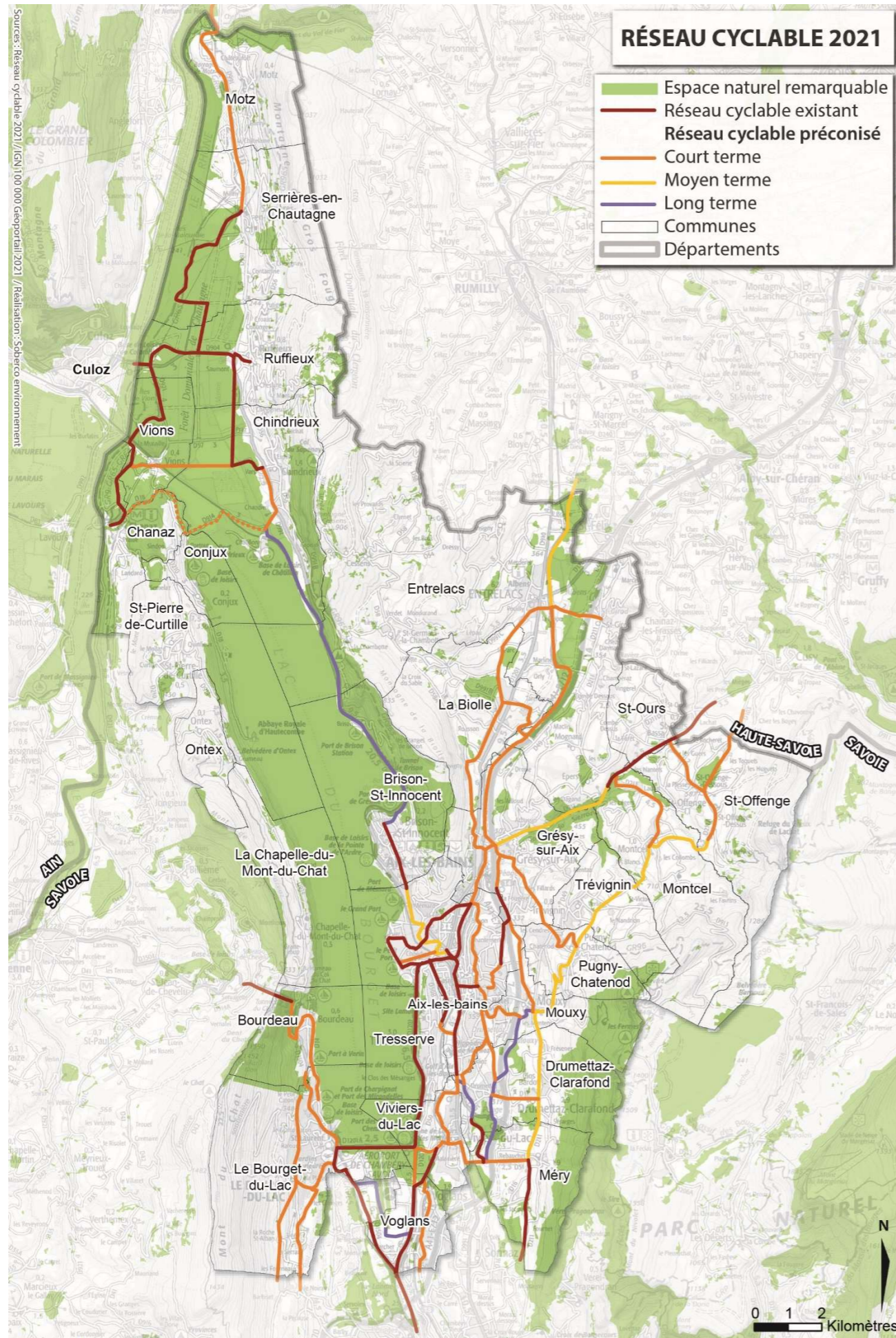
La majorité du réseau qui sera construit sera réalisée sur des routes déjà existantes dans un tissu urbain dense (pôle urbain d'Aix-Les-Bains). Plusieurs zones peuvent présenter des enjeux écologiques comme celle qui se situe le long du lac du Bourget, avec des enjeux écologiques et techniques, toutefois sa création se fera hors horizon du PDM. 5 tronçons du réseau présentent des enjeux écologiques :

- Le tronçon au niveau de Bourdeau traversera un espace naturel sensible et la ZNIEFF de Montagne de l'épine et mont du Chat ;
- Le tronçon entre Viviers du Lac et Voglans traversera une zone humide RAMSAR et la ZNIEFF de l'ensemble fonctionnel formé par le lac du Bourget et ses annexes ;
- Le tronçon sur Grésy-sur-Aix traversera une ZNIEFF de type 1 ;
- Le tronçon à l'est de la Biolle traversera un site Natura 2000 ;
- Le tronçon au nord du lac traversera un espace naturel sensible et une ZNIEFF.

Ces tronçons étant pour la majorité réalisés sur des voiries déjà existantes les impacts sont limités à la fréquentation de la vélo route et au piétinement induit. Il sera important de s'assurer que ces zones naturelles ne seront pas piétinées. Des panneaux d'information sur les zones écologiques peuvent être installés afin d'informer le public de la sensibilité écologique de la zone.

Les orientations proposées pour les cycles sont de nature à favoriser le report modal vers des modes de transport n'engendrant pas de nuisances et à réduire l'autosolisme pour tous types de déplacements. Ces actions peuvent entraîner l'aménagement de voies vertes ou l'aménagement de voies de circulation existant avec des effets d'emprise très localisés.

Cette action favorise un fort report modal en faveur des modes actifs et génère des conditions favorables à l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution des émissions de GES et de polluants de proximité. La pratique du vélo engendre également un impact positif sur la qualité de vie et la santé des habitants, grâce à la pratique physique et régulière qu'engendrent ces déplacements. La création d'espaces dédiés aux cycles renforcera la sécurité des pratiquants. Le maillage cyclable est majoritairement aux abords du pôle urbain au Sud-est du territoire. Les zones rurales et plus vallonnées seront moins desservies par ce maillage cyclable. Toute la population ne pourra donc pas accéder à ces pistes cyclables.



Action 1.7 - Œuvrer pour un territoire marchable

Rappel Diagnostic 2023 :

- La marche est le deuxième mode le plus utilisé sur Grand Lac derrière l'automobile. 25% des trajets sont réalisés à pied ;
- Agir en faveur des cheminements piétons apparaît comme un objectif consensuel à l'ensemble des riverains et revêt également un enjeu de santé publique.

Objectif :

Mise en place d'une stratégie d'aménagement des trottoirs visant à améliorer le confort des piétons et en limitant les effets de chaleur urbains. Cette stratégie vise en parallèle à déterminer les itinéraires piétons qui ne sont pas accessibles par tous notamment les PMR.

Actions opérationnelles :

- Arrêter un Plan Marche sur Grand Lac
 - Réalisé en coordination avec les communes et pouvant s'appuyer sur les principes élaborés dans le cadre du Plan Marche d'Aix-les-Bains ;
 - Intégrant, au-delà des problématiques de mobilité, la maîtrise de génération d'îlots de chaleur et l'adaptation au changement climatique (travail sur les revêtements et matériaux utilisés, introduction de la végétalisation (plantation d'arbres, micros-espaces publics végétalisés, etc.) ;
 - Faisant appel à une démarche systématique d'économie circulaire dans tous les éléments conçus, entendue comme une limitation d'utilisation de ressources et un approvisionnement local en matériaux (au maximum issu du territoire), et le réemploi des matériaux situés sur le périmètre d'intervention ;
 - Répondant aux enjeux socio-économiques et urbains du territoire en le structurant au travers du développement des centralités et de l'organisation des espaces de vie quotidienne appropriables à pied et à vélo ;
 - Générant des améliorations concernant :
 - Les informations et sensibilisations sur les déplacements à pied (signalétique piétonne, temps de parcours, plan piéton dépliant, plan de quartiers,...) ;
 - Les aménagements de voirie adaptés à la marche (voies pacifiées, aménagement d'espace de repos, entretien des trottoirs, ...) ;
 - Le développement de la place du piéton, que ce soit sur son espace dédié ou pour un espace à reconquérir (renforcement de la perméabilité piétonne et franchissement adapté pour résorber les coupures).
- Mettre en place les principes du Plan Marche dans les secteurs stratégiques (Cf secteurs opérationnels ci-après)

L'encouragement et le développement de la pratique de la marche pour des déplacements de courtes distances seront obtenus grâce à des aménagement des cheminements piétons de qualité (respect des normes d'accessibilité, état du revêtement, sécurité des traversées piétonnes, présence d'espaces verts, proximité de la circulation automobile), le déploiement d'une signalétique adaptée avec jalonnement au sol, du mobilier urbain anti-stationnement pour de l'information et des panneaux de signalisation avec les temps de parcours.

Secteurs opérationnels : mise en œuvre de manière prioritaire dans les secteurs où la pratique piétonne attendue est la plus forte. L'objectif n'est pas de créer des aménagements sur l'ensemble des voiries urbaines, mais de définir des cheminements piétons structurants à traiter en priorité, à partir de secteurs à enjeux : les centralités urbaines, les commerces, les équipements scolaires, les arrêts TC structurants.

Ces secteurs ont été identifiés dans le PDM à partir d'isochrones à pied depuis les principaux pôles générateurs de flux piétons. L'intensité des flux piétons a été indiquée par tronçons de voirie et ventilée selon 3 types :

- Type 1 à forte intensité piétonne, : Centre-ville d'Aix-les-Bains et aux établissements scolaires (écoles élémentaires, collèges, lycées, établissements supérieurs) ;
- Type 2 à intensité piétonne moyenne : secteurs de commerces de proximité dans les quartiers d'Aix-les-Bains et les communes périurbaines ;
- Type 3 à intensité piétonne faible : secteurs de rabattement sur les gares et les principaux pôles d'échanges multimodaux dans un rayon de 100 à 150m ;
- Linéaire concerné : 81km répartis en Type 1 : 61,6km, Type 2 : 13,3km, Type 3 : 6,1km.



Figure 30 : Zoom cheminements piétons prioritaires sur Aix-les-Bains

Suivi de la mesure :

- Evolution de la part modale de la marche ;

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action agit sur les parts modales et participe à la réduction des nuisances routières. L'amélioration de la pratique de la marche permettra alors la réduction de l'utilisation de la voiture. Une amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique sera observée.

Cette action se situe principalement à Aix-les-Bains et dans certains centres bourgs, zone urbaine dense. Les itinéraires piétons seront densifiés au niveau du centre-ville et des commerces de proximité pour pouvoir réaliser ces déplacements quotidiens à pied. La sécurité des piétons sera alors assurée et améliorée. Afin de rendre le territoire le plus favorable à la marche les itinéraires piétons pourront également être étendus sur d'autres centres urbains du territoire de Grand Lac.

L'aménagement des itinéraires piétons intégrera la végétalisation des espaces publics et la création de trottoir. Cela permettra de limiter les effets d'îlots de chaleur.

L'action peut présenter des incidences localisées. En favorisant la marche à pied, l'action peut aussi se traduire par une augmentation de la fréquentation sur des espaces naturels sensibles du territoire traversés ou desservis par les itinéraires. Il est suggéré d'identifier les espaces naturels remarquables et de se rapprocher des gestionnaires des espaces à forte sensibilité afin d'éviter tout piétinement et dérangement de la faune.

Globalement le plan marche ne doit pas être perçu que sur l'aspect mobilité. Il permet d'améliorer la qualité de l'air et constitue une démarche d'amélioration de la santé. Certaines actions opérationnelles agissent favorablement sur les enjeux environnementaux (végétalisation, lutte contre les îlots de chaleurs urbains, etc.) avec une vigilance sur la sensibilité des territoires desservis et traversés.

Action 1.8 - Favoriser l'accessibilité de tous

Rappel Diagnostic 2023 :

- Nécessité d'offrir sur Grand Lac un déplacement à pied accessible à tous ;
- Cheminements piétons : 55,9km de cheminements piétons identifiés comme prioritaires ;
- Arrêts de bus : sur les 450 arrêts, 132 sont desservis par les lignes structurantes, dont 69 déjà accessibles ;
- Matériel roulant : 26 bus dont 14 bus accessibles, 25 bus standards à plancher bas, 14 bus équipés de palette UFR (Usager en Fauteuil Roulant), 14 ayant un emplacement dédié UFR, la totalité disposant d'emplacements prioritaires, 25 équipés d'écran TFT permettant de diffuser de l'information.

Objectif :

L'objectif est de tendre vers une mise en accessibilité des arrêts de bus sur Grand Lac et d'œuvrer pour une accessibilité sur une partie des itinéraires piétons du territoire.

Actions opérationnelles :

- Mettre aux normes d'accessibilité à horizon du PDM des 55,9km de cheminements piétons identifiés comme prioritaires par le PDM c'est-à-dire répondant au moins à 2 des 3 besoins suivants : rabattement vers les principaux arrêts de TC, desserte des centralités ou rabattement vers un établissement scolaire.
- Les communes sur cette base, devront identifier les cheminements à mettre en accessibilité pour tous à horizon du PDM.

- Réaliser un audit de l'accessibilité dans un rayon de 200 m autour des arrêts prioritaires de transports collectifs. Les travaux à mener pour réaliser les aménagements de voiries seront ainsi définis.
- Appliquer la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées en s'appuyant sur l'agenda d'accessibilité des arrêts dans le cadre du Sd'AP validé en novembre 2015 par Grand Lac.

Secteurs opérationnels : Ensemble du territoire

Cette mise aux normes d'accessibilité sera priorisée dans la temporalité du PDM sur les itinéraires structurants et secteurs prioritaires :

- Centralités urbaines ;
- Commerces ;
- Équipements scolaires ;
- Points d'arrêts de TC dans un rayon de 200m, etc.

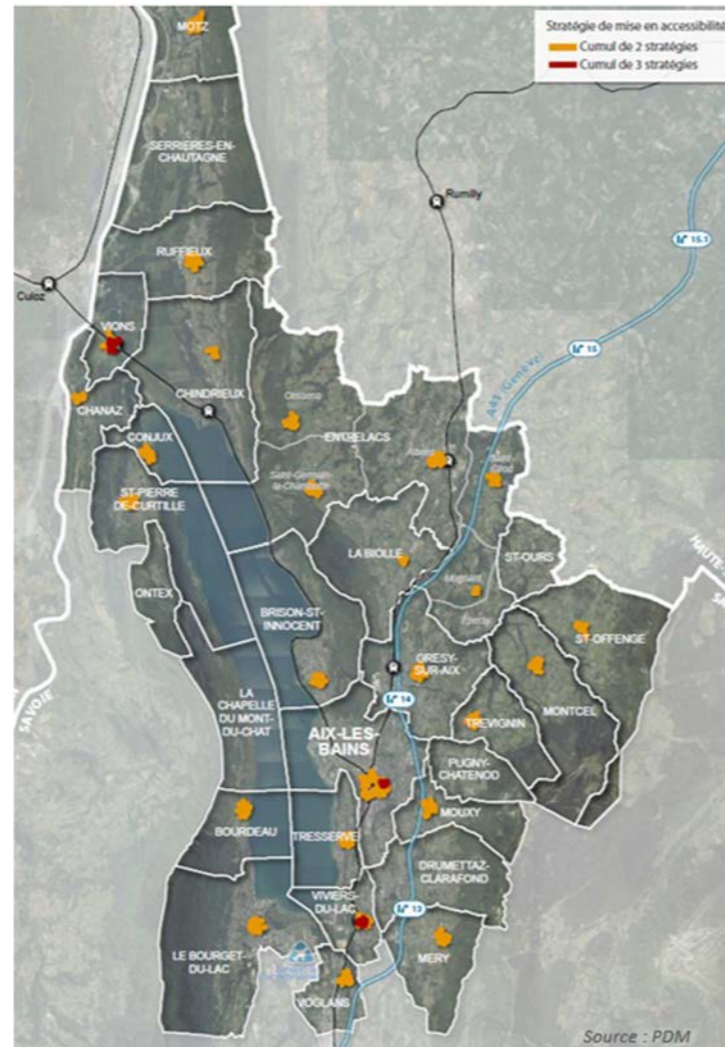


Figure 31 : Secteurs privilégiés pour la mise en accessibilité de la voirie

Suivi de la mesure :

- Relevé des km traités en mise aux normes d'accessibilité ;

Incidences prévisibles de l'action :

L'action répondant aux exigences réglementaires, peut se traduire par des aménagements très localisés essentiellement dans le tissu déjà artificialisé. Ces aménagements prévus dans tout le territoire permettront de le rendre accessible par tous.

Cette action ne présente pas d'incidence prévisible sur l'environnement. Les seules nuisances environnementales concernent la phase travaux et l'emploi de matériaux nécessaires aux aménagements de voirie.

Action 1.9 - Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages

Rappel Diagnostic 2023 :

- La volonté partagée par tous les acteurs d'offrir de meilleures conditions de déplacement pour les modes actifs et les transports collectifs se heurte à un problème majeur de disponibilité du foncier sur l'espace public.

Objectif :

L'objectif est de limiter le stationnement avec la mutation de ces espaces vers d'autres usages tels que la mise en place du maillage cyclable, la création de lignes de bus ou la création de stationnement vélo.

Exploitation plus efficiente des places de stationnement sur le territoire (moins d'automobilistes du fait du report modal, amélioration des rotations) permettant une rationalisation de l'offre de stationnement en voirie et une mutation vers d'autres usages.

Actions opérationnelles :

La potentielle réserve de capacité de 5% des places de stationnement sur Grand Lac permettra l'utilisation des espaces de stationnement automobiles pour d'autres usages :

- Récupération de places de stationnement sur les axes de circulation bus pour permettre la réalisation de couloirs réservés bus ou de couloirs d'approches bus en amont des carrefours à feux ;
- Restriction dans de nombreux cas de l'offre de stationnement sur un seul côté afin de permettre la mise en place des aménagements cyclables ;
- Exploitation des places en amont des traversées piétonnes pour le stationnement vélo ou pour de la végétalisation pour éviter l'effet îlot de chaleur. Dans ce dernier cas, la désimperméabilisation des sols sera privilégiée.

Secteurs opérationnels : Ensemble du territoire

Suivi de la mesure :

- Evolution du nombre de places de stationnement par commune sur l'espace public ;
- Evolution des parts modales dans les trajets domicile travail ;

Incidences prévisibles de l'action :

La suppression des places de stationnement permet de contraindre l'usage de la voiture pour favoriser l'utilisation de modes alternatifs à la voiture. De plus, la création de voies cyclables ou de parkings à vélos permettra de rendre favorable le territoire à l'usage du vélo. Ainsi, une amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique pourra être constatée.

Les travaux générés par cette action se feront principalement sur des zones déjà imperméabilisées. Ces travaux de réaménagement de l'espace public peuvent être l'occasion d'intégrer des espaces verts.

1.2 ORIENTATION 2 : DEVELOPPER L'OFFRE ET LES SERVICES POUR DES MOBILITES DECARBONEES ET LUTTER CONTRE L'AUTOSOLISME

Action socle : Création d'un Service Express Régional Métropolitain au niveau de Métropole Savoie

Cette action socle consiste à créer un SERM au niveau de Métropole Savoie. Elle est donc fortement liée aux actions du PDM et agit sur le report modal.

Action 2.1 - Développer l'offre bus

Rappel Diagnostic 2023 :

- Réseau Ondéa majoritairement orienté vers un public captif générant des détours sur les lignes et une absence d'aménagement de priorisation qui ne font pas des TC une alternative crédible à l'automobile en termes de temps de trajet.
- Nécessaire évolution de l'offre de bus pour s'adapter au développement du territoire et pour offrir une réponse adaptée permettant d'attirer de nouveaux voyageurs via des services plus fréquents et/ou une amplitude horaire augmentée

Objectif :

L'objectif est d'améliorer l'efficacité du réseau de bus et de répondre au développement du territoire qui va générer des flux supplémentaires afin de ne pas s'orienter vers une augmentation des flux routiers en véhicules particuliers.

Actions opérationnelles :

En lien avec la création du syndicat de transport avec Grand Chambéry, Cœur de Savoie, le Département et Grand Lac, des évolutions de fond du réseau de transport en commun sont à mettre en œuvre. Elles pourront soit être réalisées à court terme soit à moyen terme dans le cadre de la prochaine délégation de service public du réseau Ondéa :

- Renforcer l'offre et l'amplitude horaire sur les lignes fortes du réseau Ondéa pour tendre vers un véritable réseau urbain ;
- Assurer une desserte en ligne régulière depuis Aix-les-Bains vers d'autres secteurs clés (Les Hauts de Chambéry / Futur secteur Hôpital, etc.) ;
- Étudier la mise en œuvre de bus Express pour relier les principaux générateurs de déplacements ;
- Étudier une liaison de TC depuis la future halte ferroviaire de Voglans pour rejoindre Technolac ;
- Travailler sur un renforcement des lignes estivales de desserte du Lac en lien avec le développement d'une politique de stationnement payant des plages ;
- Améliorer la desserte des lignes été / hiver pour desservir le Revard ;
- Continuer le développement du transport à la demande Mobéa ;
- Mettre en place une tarification combinée des TC ;
- Agir sur la complémentarité de l'offre de TC routière Régionale et l'offre de TC urbaine.

Secteurs opérationnels : communes concernées par le réseau Ondéa et par la desserte TER du territoire Grand Lac

Suivi de la mesure :

- Evolution de la fréquentation des différentes lignes de bus restructurées ;
- Evolution de la part modale des transports collectifs.

Incidences prévisibles de l'action :

L'amélioration de l'offre de TC permet le report modal de la voiture vers les TC. Cette réduction diminue le nombre de véhicules sur les axes routiers permet la réduction des émissions de GES et de polluants de proximité. La qualité de l'air et l'ambiance acoustique seront améliorées. Toutefois l'augmentation de la flotte de bus, augmentera les kilomètres parcourus par les bus, et donc les émissions et la consommation d'énergie non renouvelable.

Il est conseillé d'envisager un verdissement de la flotte de bus afin de réduire les émissions au maximum de GES.

Les renforcements proposés conduiront à des interventions ponctuelles sur voirie pour l'aménagement des arrêts qui généreront des impacts temporaires (émissions de GES, nuisances acoustiques) en phases travaux. Ils n'induiront à priori aucun aménagement de voirie engendrant l'imperméabilisation et l'artificialisation du sol. Toutefois, la phase travaux va générer des nuisances locales (bruit, vibration, poussière) pour les riverains.

Grâce au report modal de la voiture vers les TC, les habitants pratiqueront une activité physique et régulière bénéfique pour leur santé.

Action 2.2 - Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux

Rappel Diagnostic 2023 :

- Une nécessaire amélioration de l'intermodalité et du rabattement des modes alternatifs à la voiture sur les pôles d'échanges afin de garantir un bon usage des TC

Objectif :

L'objectif est de faciliter l'accessibilité des pôles d'échanges du territoire en modes actifs en pacifiant leurs accès particulièrement aux entrées des pôles. Les pôles d'échanges seront améliorés et l'usage des TC et des modes actifs sera intensifié.

Actions opérationnelles :

- Identifier et valoriser les PEM (Pôle d'Echange Multimodaux),
Optimisation des conditions d'accessibilité aux pôles et de transition entre les modes sur site afin d'en faire des espaces attractifs et structurants permettant d'encourager et de faciliter l'usage des TC.
- Assurer un rabattement tout les modes aux pôles d'échanges ;
 - Optimisation des conditions de rabattement automobile sur les pôles multimodaux et faisabilité d'augmentation des capacités des parkings jouant rabattement vers les PEM : recherche d'une offre de stationnement suffisante et accessible depuis ou vers le PEM ;
 - Conditions de rabattements piétons sécurisées sur les pôles multimodaux. Attention particulière sur la qualité des aménagements pour relier les PEM aux centralités communales ;
 - Conditions sécurisées de traversée des voies ferroviaires ou aménagements des passages au-dessus ou sous voies.
- Apporter une plus-value à ces PEM en veillant à un bon niveau de confort et de sécurité,
 - Aménagement des PEM pour qu'ils soient agréables et confortables ;
 - Amélioration de leur fonctionnalité et de leur sécurité.

Secteurs opérationnels : Les 6 gares et haltes ferroviaires de Grand Lac, les aires de covoiturage, pourront être complétés à terme par des arrêts de TC routiers en fonction de l'évolution de la desserte.

Gare et haltes ferroviaires	Rabattement automobile	Rabattement cyclable	Rabattement piéton	Rabattement TC routier
Aix-les-Bains	Améliorer	Conforter	Conforter	Maintenir
Albens	Conforter	Améliorer	Conforter	Développer
Chindrieux	Améliorer	Améliorer	Améliorer	Développer
Grésy-sur-Aix	Améliorer	Intensifier	Conforter	Intensifier
Vions-Chanaz	Conforter	Améliorer	Améliorer	Développer
Vivier-du-Lac	Conforter	Intensifier	Conforter	Maintenir
Autres PEM				
Aires de covoiturage Grésy-sur-Aix	Conforter	Intensifier	Améliorer	Améliorer
Pôle du Bourget du Lac	Conforter	Conforter	Améliorer	Maintenir
Aire de covoiturage Villarcher à Voglans	Conforter	Améliorer	Améliorer	Améliorer
Futurs PEM				
Aire de covoiturage Ruffieux	À créer	Intensifier	Améliorer	Améliorer
Aire de covoiturage Drumettaz-Clarafond	À créer	Améliorer	Améliorer	Intensifier

Suivi de la mesure :

- Evolution des parts modales en accès aux pôles d'échanges ;
- Evolution des parts modales en TC.

Incidences prévisibles de l'action :

Les incidences positives de cette action sur les nuisances routières en lien avec la mise en œuvre de l'ensemble de la stratégie de la mobilité sont importantes.

L'amélioration du rabattement participe à l'accentuation du report modal et agit sur une diminution des nuisances engendrées par l'utilisation des véhicules personnels. Ce changement de pratique entrainera une réduction de la voiture sur les axes routiers. Les émissions de GES et de polluants de proximité, les nuisances acoustiques et la consommation d'énergie fossile seront diminuées. De ce fait, la qualité de l'air et l'ambiance acoustique seront meilleures. Le report modal aura également un impact positif sur la qualité de vie des habitants. L'utilisation des modes de transport actifs permet une activité physique et régulière bénéfique pour la santé des habitants. De plus la création d'espaces dédiés aux modes actifs améliore la sécurité des habitants.

La mise en œuvre opérationnelle de l'action pourra conduire à des reconfigurations localisées de l'espace public. Le développement de nouveaux nœuds d'intermodalité s'appuie inévitablement sur son réaménagement. Ce dernier devra être étudié afin de ne pas dégrader l'identité visuelle du territoire. Les propositions faites dans le cadre du PDM restent toutefois d'envergure modeste et ne devraient conduire qu'à des projets sans conséquences majeures sur le plan environnemental. Ces aménagements se feront très majoritairement sur des surfaces déjà imperméabilisées. Ainsi, seule la mise en place et l'emploi des matériaux induiront des émissions de GES et des nuisances acoustiques locales. L'intégration de ces ouvrages dans l'espace public sera un élément déterminant à prendre en compte.

Cette action présente ainsi, des enjeux localisés liés à la recomposition de l'espace public et l'occasion de repenser et réaménager l'espace public avec l'opportunité de donner plus de place aux modes alternatifs à la voiture, désimperméabiliser et renforcer la place du végétal pour lutter contre les îlots de chaleur urbain.

Action 2.3 - Lutter contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage

Rappel Diagnostic 2023 :

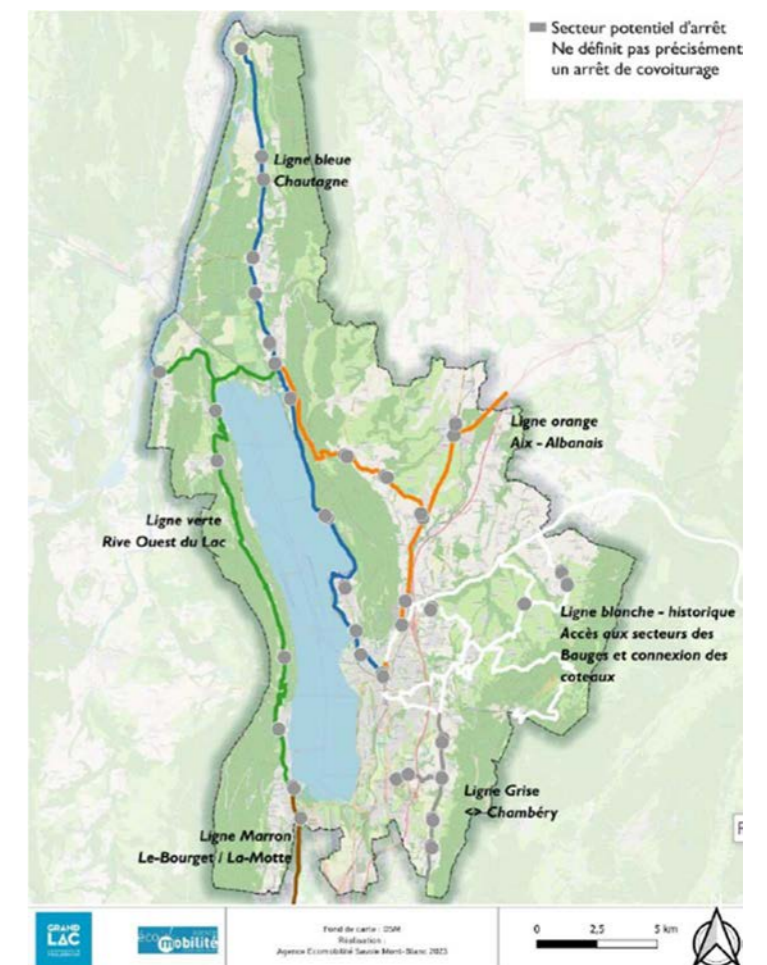
- En moyenne sur les trajets de courtes distances, le taux d'occupation des véhicules est de 1,43 personnes.
- Augmenter ce taux à 1,7 personnes par voiture permettrait une baisse de 16% de la circulation.

Objectif :

L'objectif est de mettre en place des conditions améliorées pour favoriser le covoiturage sur courte et longue distance depuis Grand Lac

Actions opérationnelles :

- Mettre en œuvre le schéma directeur de covoiturage. 6 lignes sont préconisées.
 - A court terme, poursuite du développement du covoiturage organisé via l'incitatif financier et en renforçant l'offre spontanée destinée aux déplacements ponctuels et de loisirs.
 - A horizon de 2030, prévision d'un développement de réseau d'infrastructure facilitant la pratique du covoiturage (offre de stationnement de covoiturage de courte durée) et proposition d'une offre de covoiturage intégrée avec toutes les collectivités voisines.
- Ajouter une gratification pour le conducteur lorsqu'il fait du covoiturage
 - Depuis le 16 octobre 2023 les collectivités de Savoie se sont associées pour lancer un dispositif d'incitation au covoiturage via l'application BlaBlaCar Daily pour les trajets de plus de 5km.
 - Trajet offert par la collectivité pour le passager et conducteur indemnisé.



Module « Covoiturage spontané »
Proposition des lignes potentielles de covoiturage

Secteurs opérationnels : Cf carte ci-dessus

Suivi de la mesure :

- Taux d'occupation des aires de covoiturage ;
- Evolution des trafics routiers ;
- Suivi de la gratification ;

Incidences prévisibles de l'action :

Les incidences positives de cette action sont fortes sur les nuisances routières en lien avec la mise en œuvre de l'ensemble de la stratégie de la mobilité. Les aires de covoiturage permettent de lutter contre l'autosolisme et ainsi, réduire le nombre de voitures sur les axes routiers, notamment l'autoroute A41. Cette action génère le report modal de véhicule-conducteur vers les véhicules-passagers. Les émissions de GES, de polluants de proximité et les nuisances sonores seront donc réduites.

Cette action constitue un levier d'action significatif pour réduire les nuisances environnementales sur les voiries de shunt. Grand Lac n'ayant pas de moyen d'agir directement sur l'évitement de l'A41 du fait de son caractère payant. La gratification financière proposée permet d'attirer autant les conducteurs que les passagers. Ainsi, le trafic sur l'A41 sera réduit significativement, permettant une amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique.

La mise en œuvre de cette action repose essentiellement sur la mise en valeur de surfaces déjà dédiées au stationnement de véhicules en lien avec le covoiturage. Pour les nouvelles aires de covoiturage, il ne semble s'agir que d'une action de signalisation et de mutation des usages. Les secteurs concernés ne devraient pas connaître de modification significative des surfaces au sol.

Pour les rares aménagements potentiels que l'action peut engendrer, cette action présente des enjeux très localisés liés à l'équipement de l'espace public sans incidence environnementale puisqu'il s'agit d'une mutation de l'espace public existant. Des incidences positives pourraient même apparaître si certains aménagements génèrent une végétalisation de surfaces actuellement dédiées au stationnement sur voirie.

L'identification plus marquée de ces aires de covoiturage aura un effet positif sur la sécurité des habitants. En effet l'identification d'espaces dédiés à l'usage du covoiturage permettra d'éviter les stationnements dangereux.

Action 2.4 - Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux

Rappel Diagnostic 2023 :

- Un développement des stationnements des cycles sur Grand Lac qu'il convient de poursuivre ;

Objectif :

Répondre aux objectifs de parts modales souhaitées pour le vélo en déployant des emplacements vélos sur la voirie et l'espace public ainsi, qu'au niveau des pôles d'échanges.

Actions opérationnelles :

- Valoriser les emplacements de stationnement à supprimer en amont des passages piétons en conformité avec les dispositions de la LOM.

Les places de stationnement supprimées peuvent être mises à profit pour le déploiement de stationnement vélos, mais également pour de la végétalisation ou pour désencombrer les trottoirs des mobiliers urbains.

- Équiper l'ensemble des PEM de stationnements vélos en nombre suffisant pour répondre aux objectifs minimaux de part modale.

Pour chaque PEM, il a été défini un potentiel d'utilisation du vélo en rabattement ainsi, qu'un volume de stationnement vélo à minima à prévoir.

PEM	Entrants/j actuel sur un jour de semaine <i>(source Région AuRA 2022)</i>	Stationnement vélo actuel <i>(nbre de stationnement vélo par jour)</i> <i>(source Région AuRA 2022)</i>	Entrant / j à minima à horizon PDM	Part modale cible en rabattement avec stationnement en gare	Besoins en stationnements à minima <i>(base rotation 1,2 vélo par place offerte)</i>
Gare d'Aix-les-Bains	3 636	100 (113)	4 500	10 %	375 places vélo
Gare d'Albens	308	12 (6)	500	5 %	21 places vélo
Gare de Chindrieux	54	4 (3)	70	5 %	3 places vélo
Gare de Grésy-sur-Aix	60	8 (0)	400	7 %	24 places vélo
Gare de Vions-Chanaz	48	4 (4)	60	5 %	3 places vélo
Gare de Viviers-du-Lac	40	4 (2)	400	7 %	24 places vélo
Total Grand Lac	4 146	132 (128)	5 930 (+ 43 % de fréquentation des gares)	Entre 5 et 10 %	450 places (+ 240 % de l'offre de stationnement vélo)

- Déployer des Vélobox sur l'espace public dans les quartiers d'habitats anciens et denses

Dans le cadre du PDM, Grand Lac propose d'offrir aux habitants des quartiers anciens et collectifs des possibilités pour stationner leur vélo s'ils ne disposent pas de place privative à domicile. Les Vélobox seront installés sur les secteurs où les demandes seront les plus importantes.

Secteurs opérationnels :

- Places de stationnement vélo : au niveau des PEM actuels et futurs (Cf. carte ci-contre)
 - Prise en compte des évolutions prévisibles : évolution démographique et développement attendu de l'offre de TER générant une augmentation de la fréquentation des gares de Viviers-du-Lac, Grésy-sur-Aix et Aix-les-Bains. Places supplémentaires à prévoir ;
 - Aix-les-Bains : +275 places ;
 - Viviers-du-Lac et Grésy-sur-Aix : +20 places à minima sur les PEM ;
 - Gare d'Albens : augmentation importante de sa fréquentation : +10 places à minima ;
 - Future halte ferroviaire à Voglans : +10 places à minima ;
- Vélobox : Dans les quartiers d'habitat des communes qui en feront la demande.

Suivi de la mesure :

- Nombre de places de stationnement vélo (global, par pôle d'échanges, etc.) ;
- Occupation des stationnements vélos sur des points stratégiques ;

Incidences prévisibles de l'action :

La création de 450 places de stationnement vélo va renforcer l'offre cyclable du territoire. De plus, la mise en place de vélobox va permettre à la population de posséder un vélo et de le stationner en ville. Un faible report modal peut alors être attendu lors des trajets quotidiens. Cette diminution de l'usage de la voiture pourra avoir des impacts positifs sur les nuisances (bruit acoustique et émissions de GES).

Les aménagements liés à cette action sont limités à de l'aménagement urbain (arceau et vélobox), aucune imperméabilisation n'est prévue. Le seul impact est la phase travaux qui va émettre des émissions de GES et certaines nuisances, mais toutefois négligeable au vu des travaux envisagés.

Action 2.5 - Développer l'offre de service pour les vélos et la micro mobilité

Rappel Diagnostic 2023 :

- Une pratique cyclable qui ne peut se développer uniquement à partir des aménagements / stationnement ;
- Nécessité de faciliter la « vie » des cyclistes que ce soit dans son trajet quotidien ou dans son achat de cycle ;

Objectif :

Il s'agit pour Grand Lac de favoriser et de prioriser le développement de l'offre de service vélos à caractère public, Ainsi, que la pratique cycliste en général. Le PDM accompagnera également le développement des autres modes relevant de la micro mobilité et des EDPM.

EDPM : véhicule sans place assise, dépourvue de tout aménagement destiné au transport de marchandises et dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h

Actions opérationnelles :

- Permettre le développement de VéloDéa avec un nouveau bâtiment d'accueil en accord avec le déploiement du service ;
- Déployer des « points relais techniques » pour les cyclistes, Ces équipements publics peuvent être installés pour permettre aux cyclistes de disposer d'outils pour réaliser une maintenance rapide de leur vélo (totem comprenant un poste de gonflage et plusieurs outils en libre-service ;
- Matérialiser des emplacements réservés aux trottinettes, Ces emplacements peuvent par exemple être matérialisés sur les 5 mètres en amont des passages piétons, ou en prolongement des emplacements pour cycles ;
- Renforcer l'information sur les dispositifs d'aide à l'acquisition / entretien des vélos (classique, assistance électrique, etc.) afin de favoriser leur utilisation par la population de Grand Lac.

Secteurs opérationnels :

- Pas d'information à ce stade sur le positionnement du nouveau bâtiment d'accueil Velodea ;
- « Totem points relais technique » positionné en priorité dans les abris sécurisés au niveau des pôles d'échanges).

Suivi de la mesure :

- Nombre de demandes pour du stationnement des trottinettes en vélobox ;
- Nombre de relais techniques sur Grand Lac.

Incidences prévisibles de l'action :

Grâce au dispositif d'information et au bâtiment d'accueil la population pourra connaître les offres et les aides auxquels ils ont le droit. La possession d'un vélo (incluant sa réparation) en sera donc facilitée. Le report modal de cette action est faible toutefois il s'agit d'une action stratégique d'information à la mobilité active.

La création d'un nouveau bâtiment d'accueil de VéloDéa est une opération spécifique qui peut engendrer une potentielle imperméabilisation du sol sur une surface plus ou moins importante. La modification de la nature du sol peut entraîner une fragmentation de l'habitat de la faune et la flore entraînant une perte locale de la biodiversité. L'artificialisation du sol peut également entraîner une modification du cycle de l'eau (augmentation de l'eau ruisselée), et une amplification des îlots de chaleur urbains.

La localisation du bâtiment d'accueil n'est pas connue à ce stade de l'étude, les impacts sont donc difficiles à quantifier. Toutefois lors de la construction, le bâtiment respectera les documents d'urbanisme.

Hormis le cas particulier de ce nouveau bâtiment, l'action ne présente pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement. Les aménagements induits présentent des enjeux très localisés liés à des aménagements de faible envergure sur l'espace public, limités à l'implantation de petit mobilier sur des surfaces déjà imperméabilisées et donc sans incidence environnementale.

Lors de l'étude de localisation du bâtiment, le choix de bâtiments déjà construits devra être favorisé. En cas d'imperméabilisation du sol, des espaces verts devront être intégrés. Toute nuisance visuelle ou conflit d'usage devront être évités.

Action 2.6 - Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules des particuliers / Poids Lourds et Bus

Rappel Diagnostic 2023 :

- La LOM a fait du déploiement du véhicule électrique une priorité pour atteindre la neutralité carbone en France d'ici 2050.
- La mise en place progressive de la ZFE et la fin de la commercialisation des véhicules thermiques neufs en 2035 vont intensifier la transition vers des véhicules électriques et le besoin en points de recharge. 13% des véhicules vendus en France en 2022 sont électriques et 8% sont des hybrides rechargeables ;

Le parc global français reste à ce jour très fortement dominé par des véhicules thermiques : Au 1er janvier 2022 Sur les 38,7 millions de véhicules particuliers en circulation en France, 97% sont des véhicules thermiques ;

- Outre le développement de l'électrique, la décarbonation du parc automobile passera également par l'accompagnement à d'autres sources d'avitaillement (Bio GNV & hydrogène) ;
- Grand Lac : Pourcentage de véhicules électriques ou rechargeables variant de 0,6% à 6,4% suivant les communes. Aix-les-Bains : 1,7%
Au 30 septembre 2023, 2380 véhicules électriques ou rechargeables sur Grand Lac soit 2,7% du parc en circulation.

Objectif :

L'objectif est d'accompagner et de favoriser l'électrification du parc automobile par le développement de bornes sur l'espace public. Anticiper les futurs besoins d'avitaillement en Bio GNV et hydrogène.

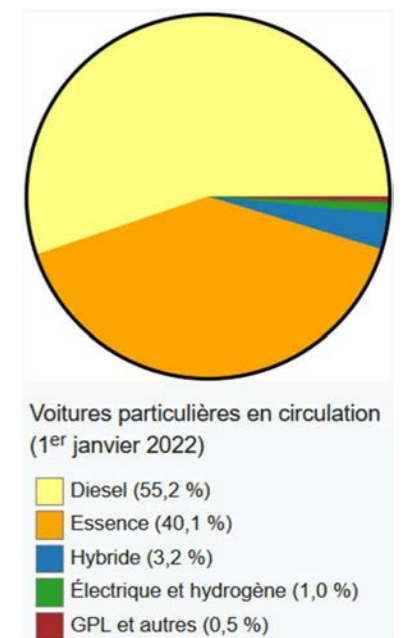


Figure 33 : Partition 2022 du Parc automobile français

Actions opérationnelles :

- Se tenir à jour des réglementations en vigueur.
La Loi d’Orientation des Mobilité et les décrets du 18 juin 2019 et du 25 août 2021 fixent de nouveaux objectifs et outils pour l’électrification du parc automobile qu’il convient de mettre en œuvre.
- Intensifier l’installation de bornes de recharge publiques sur Grand Lac.
Impulser une dynamique de développement de bornes sur voiries publiques à organiser sur le territoire tout en assurant que les tarifs de vente d’électricité restent accessibles.
Le nombre de bornes de recharge publiques à installer n’est pas fixé par le PDM. Principalement des bornes normales (charge lente) et bornes rapides pour recharges d’appoint.
- Étudier l’opportunité de points d’avitaillement en (bio)GNV et hydrogène.
Avitaillement en (bio)GNV privilégié pour les PL (forte activité logistique) et les bus en lien avec les dépôts bus présents et futurs sur Grand Lac et au sein des principaux secteurs logistiques du territoire.
Lien possible avec le développement local de la filière méthanisation des déchets alimentaires qui pourrait Ainsi, favoriser l’essor du (bio)GNV, pourquoi pas à destination des particuliers.
Avitaillement en hydrogène non intégré à ce stade du développement de la filière, plutôt attendu à partir de 2030. C’est au niveau des stations-services de carburant que cet avitaillement sera prévu.
- Action potentielle complémentaire de la collectivité pour favoriser le déploiement de l’électromobilité chez les résidents : communiquer sur les modalités d’installation d’une prise en maison individuelle, renseigner les copropriétés existantes sur les aides disponibles.

Secteurs opérationnels :

implantation diffuse sur l’ensemble du territoire mais principalement sur les communes suivantes :

Commune	Nbre de bornes nécessaires en 2030 avec 20 % du parc électrifié	Nbre de bornes nécessaires en 2030 avec 35 % du parc électrifié
Aix-les-Bains	107	187
Le Bourget-du-Lac	17	30
Entrelacs	8	15
Grésy-sur-Aix	7	11
Tresserve	5	9
Durmettaz-Clarafond	4	7
Voglans	3	6
Total Grand Lac	176	307

Suivi de la mesure :

- Evolution du nombre de bornes IRVE
- Evolution du nombre de voitures électriques pour les ménages de Grand Lac

Incidences prévisibles de l’action :

L’action reste à ce jour plutôt prospective et ne permet pas à court terme de faire évoluer significativement le parc local. Les gains environnementaux seront proportionnés à l’amplitude donnée à l’action. Elle répond cependant à la mutation en cours du parc automobile et facilite les conditions d’emploi des véhicules électriques.

Concernant la mutation aux véhicules électriques, le centre urbain est ciblé en priorité. Les implantations de bornes resteront sans impact sur l’environnement puisque les lieux d’implantation correspondront à des places de stationnement déjà existantes et donc sans risque de générer de nouvelles surfaces imperméabilisées. Toutefois, les dimensions des places de stationnement avec des bornes IRVE sont plus larges que sans bornes. Ainsi, il faudra s’assurer de ne pas engendrer une consommation supplémentaire de l’espace public.

À noter que cette action est à plusieurs titres, en lien direct avec la stratégie globale menée par la collectivité en matière de lutte contre la dépendance aux énergies fossiles et la réduction des consommations énergétiques. Outre la diminution de l’usage des carburants d’origine fossile, les efforts engagés sur la filière GNV sont également corrélés à la stratégie énergie renouvelable du territoire puisque liée au développement de la filière méthanisation sur le territoire. Il n’y a toutefois pas de projet concret conduisant à l’horizon du PDM à des aménagements pour une produire localement du bioGNV.

Action 2.7 - Développer l’offre d’autopartage

Rappel Diagnostic 2023 :

- Sur Grand Lac et notamment au niveau d’Aix-les-Bains, l’autopartage commence à se développer autour de 3 types de services : autopartage en réservation en boucle, autopartage en libre-service et mise en autopartage de son véhicule

Objectif :

L’objectif est de diminuer la pression sur le stationnement automobile en voirie et favoriser une démotorisation des ménages.

Actions opérationnelles :

Sur Grand Lac, en s’appuyant sur les solutions déjà déployées, il s’agit de développer le service d’autopartage notamment au niveau géographique et de le diversifier pour couvrir une plus vaste partie du territoire.

- Développement de l’autopartage déjà en place au niveau d’Aix-les-Bains autour de 3 types de services :
 - Autopartage en réservation en boucle ;
 - Autopartage en libre-service ;
 - Mise de son véhicule en autopartage ;
- Ouverture à l’autopartage résidentiel, nouvelle forme d’autopartage où le véhicule est mutualisé entre voisins d’une même copropriété.

Mutualisation qui répond à un enjeu économique de diminution du coût de l’habitat (diminution du nombre de places de stationnement à réaliser dans les constructions neuves)

Secteurs opérationnels : diffus sur l’ensemble du territoire dans une volonté d’élargissement au niveau géographique de ce type d’usage.

Suivi de la mesure :

- Nombre de voitures en autopartage ;
- Nombre d'abonnés ;
- Nombre de trajets effectués ;
- Kilomètres parcourus ;

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action traduit la volonté d'amplifier sur le territoire une pratique déjà opérationnelle sur Aix-les-Bains. Les impacts potentiels sont la réduction du nombre de voitures particulières, et la réduction du besoin de places de stationnement. Elle favorise le report modal qui pourra être constaté avec la démotorisation de la population. De plus, il est recommandé d'intégrer un verdissement de la flotte de véhicule en autopartage. Une diminution des émissions de GES et des nuisances acoustiques sera observée.

La diminution du nombre de voitures sera l'occasion de redéfinir les espaces publics avec l'intégration d'espaces verts.

Action 2.8 - Déployer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs

Rappel Diagnostic 2023 :

- Implication des riverains dans l'amélioration des déplacements en modes actifs : L'atelier citoyen a identifié différents points durs en matière de mobilité sur Grand Lac. Cette collaboration citoyenne est un premier pas sur le rôle que tous peuvent jouer dans l'amélioration des déplacements du quotidien.

Objectif :

L'objectif est de permettre aux habitants / actifs / touristes se déplaçant sur Grand Lac d'informer la collectivité des difficultés rencontrées dans leurs trajets afin d'en permettre une prise en charge plus rapide par la collectivité

Actions opérationnelles :

- Grand Lac va développer un outil participatif en lien avec l'application mobile Ondéa pour permettre aux usagers de pointer les problèmes rencontrés lors de leurs trajets. Cet outil permettra de se géolocaliser et de déterminer le type de difficultés.

Grand Lac assurera le suivi des informations collectées et transmettra aux autres collectivités les points durs identifiés pour les résorber.

Un retour sera réalisé annuellement au sein du comité des partenaires sur les points durs « résolus » grâce à la contribution participative.

Secteurs opérationnels : ensemble du territoire

Suivi de la mesure :

- Nombre de points durs identifiés sur l'application ;
- Nombre de points durs traités ;



Figure 34 : Principe de carte de dysfonctionnement proposée dans le cadre des Ateliers Citoyens

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action n'induit pas d'intervention sur le territoire, et donc pas d'incidence prévisible sur l'environnement.

1.3 ORIENTATION 3 : DEFINIR UN CADRE REGLEMENTAIRE LISIBLE PAR TOUS POUR AGIR SUR LES MOBILITES

Action socle : Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle du bassin de vie

Cette action socle permet une meilleure gestion à l'échelle du territoire de Grand lac sur la mobilité. Elle est donc liée à la réalisation du PDM mais n'induit aucun impact.

Action 3.1 - Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle

Rappel Diagnostic 2023 :

- Différentes problématiques de stationnement observées Sur Grand Lac.
 - Aix-les-Bains : forte concurrence sur les places publiques entre les différents types d'usagers (résidents, actifs, visiteurs, touristes).
 - Sur les principales centralités : gestion délicate des places Ainsi, qu'au niveau des plages avec en période estivale un stationnement important et souvent anarchique
 - Problématique récurrente sur Grand Lac : stationnement illicite fortement présent et ce quelle que soit les types de communes et d'espaces.
 - Politique de stationnement peu exploitée sur Grand Lac pour améliorer limiter l'usage de la voiture individuelle
 - Contexte des Plages : soit le stationnement et/ou la plage sont payantes soit l'ensemble est gratuit

Objectif :

Le stationnement est considéré comme un levier fort pour favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle. Les politiques de stationnements déployées seront modifiées afin de dissuader le stationnement de longue durée, le stationnement ventouse et le stationnement illicite. Cette dissuasion permettra également le report modal.

Actions opérationnelles :

- Recommander des réglementations de stationnement visant une meilleure rotation et permettant une rationalisation des places en voirie dans les secteurs à enjeux

Chaque commune est compétente en matière de stationnement et identifiera les secteurs stratégiques. Cas d'Aix-les-Bains : extension potentielle du stationnement réglementé au niveau du quartier Liberté pour limiter le stationnement des usagers de la gare au sein de ce secteur résidentiel et limiter les conflits d'usage ou le stationnement illicite.
- Assurer un contrôle efficace du stationnement pour garantir le respect des réglementations du stationnement. Le PDM recommande aux Villes différents moyens matériels et humains à déployer pour répondre à cet impératif de fonctionnement des zones de stationnement sur le territoire

Constitue une des clés de réussite du PDM pour notamment offrir les emprises nécessaires au développement des modes actifs, à l'amélioration des vitesses commerciales des bus et de manière générale pour favoriser un usage raisonné de l'automobile dans les trajets du quotidien

 - Engager une réflexion pour fixer le nombre d'agents de contrôle nécessaires selon les différents types de réglementations : tournées avec agents assermentés ou via une DSP sur le contrôle du stationnement, tourné avec véhicules LAPI (Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation)
 - Mettre en œuvre une politique de contrôle visant à lutter contre le stationnement illicite et mener en amont une campagne préventive de communication sur cette problématique.

- Mettre en place une réglementation cohérente aux abords des plages en lien avec la mise en place d'une navette des plages estivales.

Proposition de mettre l'ensemble des parkings de stationnement payant au même tarif aux abords du Lac du Bourget (3€/jour/véh).

Financement d'une offre de bus des plages : Environ 100 000 Km de bus seront financés par les recettes du stationnement des plages soit environ 2 000 services A/R le long du Lac du Bourget correspondant à 22 services A/R sur la période du 15 juin au 15 septembre pour desservir gratuitement les plages du Lac du Bourget.

Reliquat des recettes affectées à l'aménagement des parcs de stationnement à la réglementation payante et les éventuels coûts de contrôle.

Secteurs opérationnels :

- Le centre urbain de Grand Lac ;
- L'ensemble des plages du Lac du Bourget sur les communes de Chindrieux-Châtillon, Conjux, Brison Saint-Innocent - Pointe de l'Ardre, Aix-les-Bains depuis Rowing jusqu'à Mémard, Tresserve - Lido, Viviers-du-Lac - Mottets, Le Bourget-du-Lac correspondant à plus de 3600 places de parking ;

Suivi de la mesure :

- Evolution des taux de rotation / occupation / respect sur le stationnement ;
- Evolution du nombre d'agents affectés au contrôle du stationnement ;
- Evolution du taux de motorisation des ménages ;
- Evolution du taux de stationnement résidentiel privatif ;

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action est localisée principalement sur le secteur des plages en appliquant des réglementations de circulation et de stationnement. Cette réglementation de stationnement va rendre plus attractifs les modes de déplacements alternatifs à la voiture, d'autant plus que le service de navettes mis en place sera gratuit. Ce report modal de la voiture vers d'autres modes entrainera une réduction des émissions de GES et des nuisances acoustiques.

En secteur urbain, les orientations prévues pour le stationnement s'appuient exclusivement sur l'optimisation et le contrôle du parc de stationnement existant. Cette action n'entraîne aucune création de parking ni d'aménagement supplémentaire.

Les impacts de l'action seront donc le report modal de la voiture vers les modes de déplacements décarbonés. Cette diminution du nombre de voitures sur les routes, notamment dans les secteurs urbains permettra de réduire nettement les nuisances liées au trafic (émissions de GES, nuisances acoustiques...) La pratique des modes de déplacements décarbonés entrainera une pratique du sport régulière et bénéfique pour la santé des résidents.

Action 3.2 - Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle

Rappel Diagnostic 2023 :

- De nombreuses aires existent déjà sur le territoire. Notamment dans le centre-ville d'Aix-les-Bains, positionnées pour la plupart sur les axes structurants et de manière cohérente avec le tissu commercial.
- Certains secteurs présentent des problématiques d'optimisation générant des dysfonctionnements (emplacement, configuration, taille, etc) :
 - Livraisons qui s'exercent en dehors des aires dédiées ;
 - Recours au stationnement en double-file, sur les aménagements cyclables ou trottoirs qui occasionnent une baisse de performance des bus et engendrent de l'insécurité pour les modes actifs ;

Objectif :

L'objectif est d'organiser et contrôler les livraisons de marchandises sur le pôle urbain de Grand Lac afin de faciliter l'accès aux aires de livraisons pour les chauffeurs livreurs.

Actions opérationnelles :

- Poursuivre la mise en place d'aires de livraisons, correctement dimensionnées, de façon à consolider le maillage sur les secteurs les plus commerçants.
Territoire de Grand Lac déjà maillé d'aires de livraisons mais nécessité d'en augmenter le nombre.
Améliorer leur dimensionnement car certaines aires sont de trop faible gabarit pour permettre une utilisation pour tous les types de véhicules de livraison.
- Etudier la création des Centres de Distribution Urbaine (CDU).
Le CDU permet de gérer les flux et d'optimiser les tournées pour la livraison en milieu urbain mais nécessite l'adhésion des acteurs économiques, commerçants, transporteurs, pour assurer le succès et la viabilité économique du modèle.
- Développer les consignes mutualisées entre opérateurs pour récupérer les colis de l'e-commerce
Ces consignes permettent la désynchronisation des livraisons et de réception des colis par le destinataire, sans intervention humaine. L'enjeu est de créer un réseau mutualisé entre les différents acteurs de la livraison et du e-commerce de manière à rationaliser l'usage de l'espace public, dissuader la livraison à domicile et faciliter le retrait pour le destinataire.

Secteurs opérationnels : ensemble du territoire mais principalement dans les centres urbains de Grand Lac

Suivi de la mesure :

- Enquêtes satisfaction des commerçants et respect des aires de livraisons ;
- Evolution des trafics PL aux heures réglementées ;
- Taux d'occupation des aires de livraisons ;

Incidences prévisibles de l'action :

Exclusivement axée sur la réglementation, cette action ne présente pas d'incidences négatives prévisibles sur l'environnement. Malgré la définition d'un nombre d'emplacements, il n'est pas prévu de consommations supplémentaires d'espaces pour de nouvelles aires de livraisons.

Seule la création du centre de Distribution urbaine (CDU) peut entraîner une consommation d'espaces supplémentaires. L'imperméabilisation du sol peut entraîner une fragmentation de l'espace pour la faune et la flore et une perturbation du cycle de l'eau (augmentation de l'eau ruisselée). Les effets d'ilots de chaleur urbains seront également renforcés. A ce stade de l'étude la création de ce centre n'est pas encore définie ainsi, les impacts ne sont pas quantifiables. Les surfaces déjà imperméabilisées seront à privilégier pour la localisation. Cette création du CDU sera l'occasion d'intégrer des espaces verts dans la conception afin de limiter les effets d'ilots de chaleur urbains. Il s'agit d'une construction « classique » régie par les documents d'urbanisme qui peut s'inscrire en milieu urbain. Il génèrera des flux routiers assez limités et ponctuels (environ 2/heures) pour la desserte et la distribution se faisant tout au long de la journée par des véhicules à faibles nuisances (Vélo cargo, VUL électrique).

Action 3.3 - Mieux lier urbanisme et mobilité

Rappel Diagnostic 2023 :

- Stationnement automobile privé : normes en place dans l'habitat collectif qui ne sont pas en lien avec le taux de motorisation des ménages.
- Activités tertiaires : normes actuelles supérieures à l'utilisation de l'automobile dans les déplacements pendulaires.
- Stationnement Cycle : que ce soit au domicile des habitants, sur les lieux d'emplois ou au sein de pôles générateurs de déplacements, les normes ne permettent pas d'anticiper le développement de l'usage du vélo porté par Grand Lac avec le schéma directeur cyclable en cours de réalisation.

Objectif :

L'objectif est d'accompagner l'essor de la pratique cyclable attendu sur Grand Lac par des normes de stationnement qui permettent de couvrir les besoins. Les normes de stationnement automobile pour les constructions de bureaux seront utilisées pour un usage des modes alternatifs à l'automobile. Les normes au sein de l'habitat collectif seront adaptées en fonction de l'évolution du taux de motorisation des ménages.

Actions opérationnelles :

- Mettre en place des normes de stationnement vélo pour les logements collectifs et les bureaux (1 place vélo par habitant dans les logements et 20 % des actifs de bureaux pouvant venir en cycle au travail)
Outre les nouvelles obligations qui s'imposent aux permis de construire depuis le 26 décembre 2022, le PDM recommande :
 - Habitat collectif : superficie allouée au vélo plus importante pour permettre l'accueil de vélo cargo à raison de 3m² en plus par tranche de 20 places de stationnement vélo et augmentation des normes pour tendre vers 1 place vélo par occupant des logements.
 - Bureaux : normes amplifiées pour répondre aux attentes de développement de la pratique cyclable notamment dans les trajets pendulaires et qui permet à environ 24 % des actifs de bureaux de venir à vélo au travail.
- Mettre en place des normes de stationnement auto pour les logements collectifs.

Le PDM recommande de faire évoluer les normes concernant les nouveaux logements en habitat collectif sur la base d'un dimensionnement basé sur le taux de motorisation des ménages au sein des communes afin d'offrir des places en adéquation avec les besoins issus du dernier taux de motorisation connu..

- Mettre en place un PLUi Habitat Mobilité sur Grand Lac qui intègrera les principes du plan marche.
Le Plan d’Orientations et d’Actions Mobilité (POA M) viendra se subsister au PDM tout en prenant en compte les actions qu’il prévoit :
 - Normes de stationnement d’un point de vue règlementaire,
 - Mise en place des emplacements réservés pour permettre la réalisation des aménagements cyclables, des aménagements de priorisation des bus, la réalisation de CDU,...
 - Intégration des principes du plan marche pour lui donner un cadre obligatoire.
 - Intégration dans le PLUiH M d’une réflexion sur les liens urbanisme/mobilité à travers des pistes de travail sur la thématique transports/ouverture à l’urbanisation et/ou rénovation urbaine.

Secteurs opérationnels : ensemble du territoire

Suivi de la mesure :

- Evolution de la part modale des actifs (automobile & cycles) à horizon de 5 ans – source INSEE.
- Evolution du taux de motorisation des ménages tous les deux ans – source INSEE.

Incidences prévisibles de l’action :

L’action visant à mieux intégrer les mobilités actives dans les nouvelles constructions et dans les documents d’urbanisme va permettre de rendre le territoire favorable aux mobilités actives. Cette action couplée à l’action 1.6 va permettre un fort report modal de la voiture vers les vélos. En effet, en implantant des stationnements vélos dans les lieux de résidence et de travail, les habitants pourront facilement réaliser leurs trajets domicile-travail à vélo.

Cette diminution du nombre de voitures sur les routes générera une diminution des émissions de GES et des nuisances acoustiques aux abords des grands axes routiers. De plus, la pratique régulière du vélo est bénéfique pour la santé des habitants.

Action 3.4 - Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle

Rappel Diagnostic 2023 :

Si des actions de communication et de sensibilisation sur la mobilité sont déjà menées par différents acteurs, il convient de les développer.

Objectif :

L’objectif est d’améliorer la connaissance de l’offre alternative pour favoriser le report modal en utilisant l’ensemble des moyens de communication et de sensibilisation.

Actions opérationnelles :

Grand Lac a signé avec la SPL Agence Écomobilité Savoie Mont-Blanc une convention d’objectifs 2023-2026 dont l’objet est de définir, sous forme d’objectifs, les actions et missions qui pourront être confiées par Grand Lac à l’Agence au cours des quatre prochaines années. Les missions concernées visent l’animation d’actions destinées à réduire les déplacements en voiture individuelle et/ou l’exploitation d’un service et/ou la réalisation d’études.

Exemples d’actions mises en place en 2023 dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité 2023.

- Proposition à la population de tester l’offre de mobilité du territoire : réseau Ondéa à 1€/jour, location vélo classique à 1€/jour et gratification du covoiturage doublée.

- Réalisation de l’Agence Ecomobilité pour le compte de Grand Lac :
 - Gestion de Vélodéa, la Vélostation,
 - Animations pédagogiques sur l’écomobilité dans les écoles,
 - Cycles à disposition des élèves de CM2 afin d’obtenir le « Savoir Rouler à Vélo »,
 - Accompagnements pour la mise en place de pédibus ou des vélobus pour les écoles,
 - Ateliers remises en selle et des vélos écoles pour le grand public, le public solidaire et le public senior,
 - Ateliers petites réparations vélos pour le grand public, le public solidaire et le public senior,
 - Accompagnements des entreprises et de leurs salariés,
 - Animations de quartier, petit déjeuner en entreprise pour promouvoir les actions sur la mobilité des salariés et l’accompagnement des employeurs, animations sur les marchés,

Secteurs opérationnels : Ensemble du territoire.

Suivi de la mesure :

- Nombre d’évènements organisés ;
- Nombre de personnes sensibilisées ;

Incidences prévisibles de l’action :

Cette action n’engendre pas d’incidence directe prévisible sur l’environnement hormis pour la production des supports de communication. Toutefois ils sont très importants afin d’informer la population sur les mobilités décarbonées et ainsi, de les encourager à favoriser ces usages.

Un report modal est attendu grâce à ces moyens de sensibilisation. Ainsi, une amélioration de la qualité de l’air et de l’ambiance acoustique est attendue aux abords des grands axes routiers.

Action 3.5 - Faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac

Rappel Diagnostic 2023 :

- Existence d’une appli mobile Ondéa Grand Lac qui permet de planifier, acheter et valider le titre de transport directement sur un mobile. Cette application regroupe l’ensemble des solutions de mobilité et permet ainsi, de combiner le bus, le train, le vélo, la marche ou le covoiturage.
- Simplification et facilitation du parcours usagers déterminants pour assurer une fréquentation importante des solutions alternatives à l’automobile.

Objectif :

L’objectif est de développer les outils existants pour faciliter l’information et la multimodalité avec les différentes AOM au-delà de Grand Lac.

Actions opérationnelles :

- Continuer le développement du MaaS (mobilité servicielle) sur Grand Lac.
Offre à l’usager un service Mobilité sur smartphone : information sur les horaires, les lignes de transport, la réservation, l’achat et la validation des titres de transport à travers son compte d’utilisateur.

- Assurer l'interopérabilité avec les autres AOM.

Tentative de se rapprocher d'un système régional permettant de proposer toutes les offres de mobilité locales. Reste la problématique de mutualisation de la fonctionnalité du paiement du fait de la présence de plusieurs acteurs notamment pour les trajets réalisés en intermodalité.

Secteurs opérationnels : ensemble du territoire

Suivi de la mesure :

- Enquête de satisfaction des parcours des usagers ;

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action couplée à l'action précédente permet d'offrir des supports de communication accessible à tous. Les habitants connaîtront quelles sont les alternatives à la voiture pour leurs trajets quotidiens. Un report modal de la voiture vers des modes de déplacements décarbonés est attendu. Grâce à la diminution du nombre de voitures sur les routes. Une amélioration de la qualité de l'air et des nuisances acoustiques sera observable aux abords des axes routiers.

Action 3.6 - Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche

Rappel Diagnostic 2023 :

- Les données INSEE et les comptages routiers permettent de disposer de données évolutives pour observer les changements de comportements en matière de mobilité ;
- les données sur le stationnement et les déplacements modes actifs sont moins structurées ;

Objectif :

L'incidence des actions du PDM doit être analysée afin de réaliser d'éventuels ajustements. Pour ce faire, il convient de mettre en place un protocole visant à évaluer régulièrement le PDM.

Actions opérationnelles :

- Animer et faire vivre le Comité des partenaires (instauré à Grand Lac en 2024 conformément à la Loi LOM)
2 réunions par an auront lieu dans le cadre du PDM : La première pour fixer les modalités de collecte des différents indicateurs pour chaque partenaire et la seconde pour présenter l'évaluation annuelle du PDM en Conseil d'Agglomération.
- Suivre et renseigner les indicateurs du PDM.
Les différents indicateurs des actions du PDM seront renseignés et permettront un rendu synthétique afin de suivre l'évolution du PDM.
- Réaliser des enquêtes spécifiques pour le besoin des indicateurs de suivi du PDM.
Des enquêtes de stationnement, des comptages routiers, cycles et piétons pourront être réalisés pour assurer le suivi des actions du PDM.
- Populariser les mobilités alternatives auprès des entreprises .
Intégration des entreprises dans le processus de renforcement des solutions de mobilité. Permettra de présenter le rôle que peut tenir l'entreprise dans la mobilité quotidienne de ses salariés.
Sera notamment mis en avant la possibilité offerte aux entreprises de réaliser des PDME et également les informations nécessaires sur le forfait mobilité durable. L'idée étant que les entreprises, financeurs via le versement mobilité, disposent d'un retour partagé sur les objectifs / organisation et développement de l'offre de mobilité sur le bassin de vie du territoire.

Secteurs opérationnels : ensemble du territoire

Suivi de la mesure :

- Coût interne pour le comité de suivi et l'implémentation des données au sein de l'outil de suivi
- Coût de 50 K€ d'enquêtes au cours du PDM pour mener différents types de comptages (stationnement, routier, cycle, piéton).
- Coût interne pour associer les entreprises ou déjà inclus dans les prestations de SPL Agence Ecomobilité Savoie Mont-Blanc

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action de suivi n'aura aucune incidence sur l'environnement. Le suivi du PDM est essentiel afin de constater l'efficacité de chaque action, et de les modifier en cas de besoin.

2 ANALYSE ENVIRONNEMENTALE PAR THEMATIQUE

2.1 PREALABLE SUR LA MOBILITE

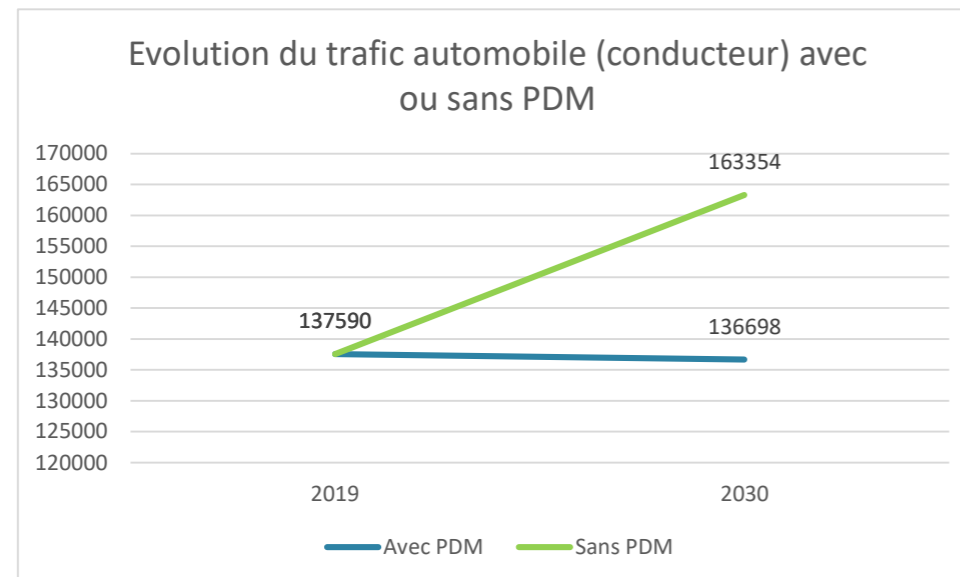
Les actions du PDM permettent la réduction du nombre de déplacements parcourus en voitures particulières, notamment grâce à la valorisation et à l'amélioration de l'offre en transport en commun, en modes de déplacements actifs et à l'optimisation des déplacements automobiles (lutte contre l'autosolisme).

Ainsi, grâce au PDM l'évolution du volume de déplacement est la suivante :

Mode	2019	2030(PDM)	
	Volume de déplacements	Volume de déplacements	Évolution
Voiture/conducteur	137 590	136 698 (avec PDM)	-1%
Voiture/passager	37 420	51 262	+37%
Marche	80 597	95 689	+19%
TC	14 392	27 340	+90%
Vélo	8 635	20 505	+137%
Total	287 846	386 603	+19%

Les actions du PDM permettent d'offrir aux habitants un territoire favorable aux déplacements modes actifs. Le nombre de déplacements en mode actifs augmente fortement à l'horizon du PDM. On constate une augmentation de 19% pour la marche et de 137% pour les vélos. L'autosolisme sera fortement réduit, le nombre de déplacements en tant que passager va augmenter d'environ 37% à l'horizon PDM. Enfin, il est attendu une augmentation de 90% des déplacements en transports en commun.

Le PDM permet également de réduire d'environ 1% le trafic automobile (conducteur) par rapport à 2019 et de stagner son évolution. L'évolution du nombre de déplacements en voiture est donc limitée grâce au PDM.



2.2 EMISSIONS DE GES ET DE POLLUANTS DE PROXIMITE

Actuellement, la prépondérance de la voiture particulière sur le territoire est à l'origine d'une grande partie des émissions des polluants de proximité et notamment de GES. Ce plan de mobilité tente de réduire l'utilisation de la voiture en favorisant l'usage des transports en commun et du vélo, notamment grâce aux actions des orientations 1, et 2. En diminuant le nombre de voitures sur les routes, une réduction des émissions de polluants et de GES est attendue. Le PDM va permettre de limiter l'augmentation tendancielle du nombre de déplacements parcourus en voiture initialement prévue voire de les diminuer (- 1 %).

Certaines actions ciblent le report modal avec des incidences positives sur les émissions de GES et de polluants de proximité. Il s'agit des actions suivantes :

- *Action 1.1, Hiérarchisation future du réseau viaire et Action 1.3, Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30 avec un objectif de sécurisation des déplacements* : cette action permet de réduire les émissions de GES et de polluants de proximité aux abords du réseau viaire urbain ;
- *Action 1.6, Achever le maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable du grand Lac* : cette action permet le report modal de la voiture vers le vélo, une diminution des émissions de GES sera donc constatée ;
- *Action 1.9, Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages* : Cette action permet de rendre le territoire favorable aux autres modes déplacements alternatifs à la voiture ;
- *Action 2.1, Développer l'offre de bus* : cette action permet de renforcer l'offre des transports en commun sur le territoire, et favorise alors le report modal ;
- *Action 2.2, Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux* : cette action permet d'offrir des moyens pratiques à l'usage de mode de déplacements décarbonés ;
- *Action 3.1, Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle* : cette action permet de contraindre l'usage de la voiture et donc de favoriser l'usage des modes de déplacements alternatifs.

Toutes ces actions visent à améliorer l'offre de transport en commun, notamment grâce aux actions 1.5, 2.1, et 2.2. L'usage des modes actifs sera renforcé grâce à la réalisation de schéma cyclable (action 1.6) et d'itinéraire piéton (1.7). Ce report modal entraînera alors une diminution de nombre de voitures sur les routes et donc une diminution des émissions de GES et de polluants de proximité.

L'autosolisme sera également réduit avec le développement du covoiturage (Action 2.3). Grâce à l'augmentation du nombre de passager dans les voitures, les situations de congestion diminueront et de ce fait les émissions de GES aussi.

L'action développant l'offre d'autopartage va permettre de démotoriser la population du territoire. En effet, 1 voiture en autopartage remplace 5 à 8 voitures personnelles. Quotidiennement, les trajets en voiture particulière seront fortement diminués, seuls les longs trajets seront effectués en voiture. Cette flotte de véhicules d'autopartage pourra être verdie afin de réduire au maximum les émissions de GES et polluants de proximité.

Certaines actions nécessitent des aménagements qui produiront des émissions de GES et de polluants de proximité lors de la phase travaux. Ces aménagements sont limités à de l'aménagement urbain et des reprises d'espaces publics sans réalisation de chantier d'envergure (de type grandes infrastructures). Les impacts sont alors négligeables au regard des enjeux de l'évolution de la mobilité.

De plus, les constructions pour la création du centre de distribution urbain et de la maison d'accueil Vélodéa (Action 2.5 et 3.2) seront encadrées par le PLU et pourront être intégrées dans des zones urbaines. Les autres actions n'ont que très peu d'effet d'emprise sur les sols. Ainsi, l'impact sur la séquestration carbone est négligeable au regard des enjeux de l'évolution de la mobilité.

Approche quantitative :

Une approche quantitative de l'évolution des émissions de polluants de proximité et de GES est réalisée à partir de l'évolution du trafic automobile (conducteur) évalué à - 1 %, combinée avec l'évolution du parc automobile qui tend à mettre en circulation des véhicules moins polluants et à retirer de la circulation les plus polluants.

Le nombre de véhicules considérés (uniquement les véhicules particuliers et les véhicules commerciaux) pour chaque horizon est présenté dans le préambule sur la mobilité. Ils s'établissent à :

- 137 590 véhicules en 2019 (et 2015)
- 136 698 véhicules en 2030 (avec PDM)

La distance moyenne par déplacement est fixée à 3.5 km (base étude EMC²) et la vitesse est considérée à 50 km/h (vitesse réglementaire en agglomération). Ces éléments sont constants dans l'analyse.

Le calcul des émissions de Gaz à Effet de Serre (limités ici au CO₂(total)) et des autres polluants de proximité, est réalisé avec le logiciel HBEFA (base de calcul standardisée pour les émissions de trafic routier). HBEFA permet de fournir des facteurs d'émissions en g/km pour les différentes catégories de véhicules selon une année donnée. Les facteurs d'émissions prennent en compte l'évolution du parc automobile pour chaque année.

Grâce à ces données, les émissions générées par le trafic automobile sont calculées pour les années 2015 (en considérant le nombre de véhicules de 2019), 2019 et 2030 (avec PDM).

	2015	2019	2030	Evolution des émissions (2019-2030)
Nox (en kg)	83.86	236,86	99,15	-58%
PM10 (en kg)	1.27	52,12	14,4	-72%
PM2,5 (en kg)	1.26	12,79	10,75	-15%
GES (en kg) en CO ₂ (total)	71415	65077.5	51987.23	-20%

Nota : les calculs ont été faits à l'aide de HBEFA, et sur une moyenne de 3.5km par déplacement (étude EMC²)

On peut constater une forte réduction pour les émissions de polluants de proximité, de - 15 à - 72 % selon le polluant considéré, avec notamment - 58 % pour les NOx principaux traceurs de la pollution automobile.

Les émissions de GES liés aux trafics sont en baisse de - 20 % entre 2019-2030 et -27% entre 2015-2030

Mesures suggérées

- Verdissement de la flotte de véhicules d'autopartage et de la flotte de bus ;
- Etude de localisation en cas d'aménagement avec la mise en place d'éco critères.

2.3 BILAN CARBONE

Le PDM permet une maîtrise de l'évolution tendancielle des émissions de GES liés à la mobilité qui se traduit par une réduction de 1% le nombre de km parcourus en voiture particulière. Conjointement l'évolution du parc automobile va réduire d'environ 19% les émissions de GES. Les émissions seront ainsi réduites de 20,2% entre 2019 et 2030. Des réductions sont également attendues avec l'amélioration et l'optimisation de la desserte en marchandise (non quantifiées à ce stade).

Cependant, l'amélioration du parc automobile passe par un renouvellement et « verdissement » des véhicules qui induit des émissions de GES propres à la construction de ces nouveaux véhicules avec notamment des technologies dans le bilan carbone sur l'ensemble du cycle de vie n'est pas encore maîtrisé (batteries notamment).

La réalisation du PDM nécessite également des travaux d'aménagement qui se traduisent par des émissions de GES spécifiques selon la nature et la provenance des matériaux employés ainsi que leur mise en œuvre (consommation des engins de chantier). A ce stade, le PDM ne peut évaluer ces éléments mais ces émissions en phase chantier restent faibles au regard des impacts positifs attendus. En effet, les aménagements restent très modérés car ils sont essentiellement basés sur une optimisation de l'existant.

De même, la réalisation du PDM ne nécessite pas de mobiliser des terrains pouvant s'apparenter à des puits de carbone. L'évolution de la séquestration Carbone restera non significative sur le territoire avec la mise en œuvre du PDM.

En synthèse, l'investissement carbone de la mise en œuvre du PDM est rapidement amorti et la réduction est évaluée à près de 20 % à horizon 10 ans (2030). Le PDM s'inscrit ainsi dans la trajectoire Carbone du PCAET.

2.4 QUALITE DE L'AIR

A l'échelle d'un plan de mobilité, le facteur majeur influençant la qualité de l'air est le trafic automobile émetteur de polluants de proximité.

Globalement les actions permettant le report modal vers les modes de déplacements décarbonés permettent d'améliorer la qualité de l'air de manière globale mais les actions ciblent particulièrement le pôle urbain d'Aix-les-Bains, là où la qualité de l'air est plutôt dégradée, notamment les actions permettant d'améliorer l'offre de transport en commun (Actions 1.5, 2.1, et 2.2).

La pacification des zones 30 aura globalement une incidence positive sur la qualité de l'air sur les centres de villages et des quartiers. En effet, si la réduction des vitesses peut apparaître parfois comme aggravante sur les émissions (les moteurs thermiques n'étant pas à l'optimal de leur rendement), la mesure reste particulièrement efficace pour une maîtrise des flux de voitures, l'utilisation des véhicules hybrides et la réduction des situations de congestions.

2.5 AMBIANCE ACOUSTIQUE

Le PDM permet d'éviter l'évolution tendancielle du nombre de déplacements réalisés en voiture et les nuisances associées.

Compte tenu que l'évolution du bruit ressenti n'est pas directement corrélée au trafic, les évolutions de trafic attendues restent peu significatives sur l'ambiance acoustique du territoire. Grand lac ne pouvant agir sur le trafic de transit, les abords des grands axes routiers ne verront pas d'amélioration de l'ambiance acoustique. Cependant, si le PDM ne peut agir sur les zones les plus dégradées exposées aux axes autoroutiers, Grand Lac s'engage à saisir certaines opportunités notamment avec la réduction de la vitesse à 110 km/h tel qu'envisagé dans l'action socle de l'axe 1. Cette réduction de vitesse aurait alors un effet positif sur l'ambiance acoustique aux abords des grands axes routiers.

Certaines actions localisées pourront se traduire par des apaisements localisés. C'est le cas de l'action de la hiérarchisation des voiries (action 1.1) et de la pacification des secteurs en zones 30 (action 1.3) qui permettent de réduire fortement les nuisances acoustiques au sein des pôles urbains (zones les plus denses). De plus, le trafic sera adapté au gabarit des infrastructures par l'action 1.1. Ainsi, les pôles urbains verront une diminution du trafic de poids lourds et donc des nuisances acoustiques associées.

2.6 AUTRES NUISANCES

Aucune action vise à avoir un impact négatif sur les autres nuisances.

2.7 RESSOURCES NON RENOUVELABLES

Les actions permettant de réduire l'utilisation de la voiture et d'encourager les modes actifs auront un impact positif avec une réduction de besoins sur les ressources non renouvelables. Notamment le développement du maillage cyclable (action 1.6), le renforcement de l'offre de transport en commun et de train (Actions 2.1 et 2.2) permettront de réduire l'utilisation de la voiture. Toutefois ces actions sont majoritairement concentrées dans le pôle urbain d'Aix-les-Bains. Le nord du territoire est peu desservi en transport en commun et l'utilisation de la voiture reste encore inévitable. Il est néanmoins attendu évolution des motorisations vers des ressources alternatives à l'énergie fossile.

L'installation de bornes IRVE sur le territoire (Action 2.6) va permettre de promouvoir l'utilisation des voitures électriques. Les actions 2.3 et 2.7 qui consistent à promouvoir le covoiturage et l'offre d'autopartage vont permettre de réduire le nombre de voitures et faciliter l'évolution du parc vers des motorisations alternatives à l'énergie fossile.

La consommation d'énergie non renouvelable sera ainsi réduite par les actions qui favorisent l'usage de voiture électrique (énergie dite « décarbonée » incluant l'électricité nucléaire avec un mixte croissant d'énergie renouvelable).

2.8 SOLS

Les actions du PDM sont très peu génératrices d'artificialisation du sol. Les créations de la maison d'accueil Vélodéa (action 2.5) et du centre de distribution (action 3.2) seront encadrées par les documents d'urbanisme et intégrées dans les zones urbaines. Ainsi, l'artificialisation liée à ces actions sera limitée.

La création du maillage cyclable peut également entraîner une modification de la nature du sol. Toutefois la majorité de ce réseau cyclable se fait sur des voiries déjà existantes. L'impact sur la modification de la nature du sol est donc limité.

2.9 EAU : PRESERVATION DE LA RESSOURCE ET GESTION DES EAUX PLUVIALES

L'artificialisation des sols, la préservation de la ressource en eau et la gestion des eaux de pluie sont étroitement liées. En effet, l'artificialisation des sols engendre une altération locale du cycle de l'eau en diminuant l'infiltration de l'eau et donc la recharge des nappes, le ruissellement augmente ce qui provoque des risques d'inondation.

A travers ce plan de mobilité deux actions peuvent potentiellement entraîner une imperméabilisation du sol en lien avec des constructions : les actions 2.5 et 3.2. A ce stade de l'étude ces aménagements ne sont pas encore définis ni leur localisation les impacts sont donc difficilement quantifiables. Toutefois, l'application des règles des documents d'urbanisme permet de maîtriser l'impact sur le cycle de l'eau avec notamment un principe de déconnexion des eaux pluviales du réseau d'eaux usées et le recours à des ouvrages de gestion des eaux pluviales principalement à la parcelle.

2.10 RISQUES NATURELS

Les risques de mouvement de terrain, de sismicité et d'inondation sont caractéristiques du territoire. Ces risques naturels sont présents sur une partie du site. Les actions du PDM n'engendrant pas d'artificialisation du sol, les impacts sur les risques naturels sont négligeables.

2.11 FAUNE/FLORE BIODIVERSITE HABITAT NATUREL/ TRAME VERTE ET BLEUE (TVB)

Le changement de nature des sols, comme l'imperméabilisation du sol peut entraîner une perturbation des espèces et une perte d'habitat, donc localement une disparition des espèces. Ainsi, les actions menant à une artificialisation du sol peuvent être à l'origine d'une perte locale de biodiversité.

La création de pistes cyclables (action 1.6) aura peu d'impact sur les zones naturelles. La majorité du schéma cyclable se situe autour du pôle urbain d'Aix-les-Bains et sur des chemins déjà existants.

Toutefois certains tronçons de véloroute traverseront des espaces naturels remarquables tels que :

- Le tronçon au niveau de Bourdeau traversera un espace naturel sensible et la ZNIEFF de Montagne de l'épine et le Mont du Chat ;
- Le tronçon entre Viviers du Lac et Voglans traversera une zone humide RAMSAR et la ZNIEFF de l'ensemble fonctionnel formé par le lac du Bourget et ses annexes ;
- Le tronçon sur Grésy-sur-Aix traversera une ZNIEFF de type 1 ;
- Le tronçon à l'est de la Biolle traversera un site Natura 2000 ;
- Le tronçon au nord du lac traversera un espace naturel sensible et une ZNIEFF ;
- Le tronçon longeant le lac du Bourget. (Hors horizon PDM)

Pour la majorité de ces tronçons, les aménagements se feront sur des voiries déjà existantes (Cf Schéma Directeur Cyclable). Seul le tracé à l'est de la Biolle traverse la zone Natura 2000 « le réseau humide de l'albanais » et pourrait présenter des impacts (destruction potentielle d'habitat à confirmer dans les études de projet). Ces secteurs sont très limités et sont le plus souvent situés en bord de route sur des zones de moindre sensibilité.

La réalisation de l'itinéraire cyclable au complet peut entraîner une augmentation de la fréquentation des zones naturelles traversées ou rendues accessibles avec des effets indirects liés à la fréquentation touristique. Ces effets peuvent se traduire par la dégradation des lieux avec le dépôt de déchets, le piétinement de certaines zones, le dérangement des espèces animales, ... C'est pourquoi, le déploiement du réseau doit s'accompagner d'une réflexion sur la compatibilité des territoires traversés. Les principaux sites sensibles sont bien identifiés et font l'objet de plan de gestion (Zones humides le long de la Deysse dans le Réseau de zones Humides de l'Albanais) ou leur plan de gestion est en cours d'élaboration (Ensemble Lac du Bourget, Chautagne, Rhône). Les projets les plus importants feront à ce titre l'objet d'une évaluation environnementale spécifique.

L'identité visuelle des pistes cyclables est importante et les panneaux d'information sont envisagés pour cela. Ils permettront de sensibiliser les usagers à la sensibilité des zones traversées et de rappeler les comportements à respecter pour limiter les impacts de la fréquentation.

Mesures suggérées :

- Mise en place de panneaux d'informations sur les zones naturelles en cohérence avec les gestionnaires.

2.12 PAYSAGE ET PATRIMOINE

Le maillage cyclable (Action 1.6) et la pacification (Action 1.3) de certaines zones permettront de mettre en valeur le patrimoine local. En effet, le maillage cyclable permettra de relier les sites naturels inscrits et favorise la découverte des paysages. De plus le réaménagement de voirie (Actions 1.7, 1.9 et 3.3) pourra être l'occasion de requalifier l'espace public et d'y intégrer des espaces verts.

Par ailleurs, quelques aménagements prévus dans ce PDM peuvent localement affecter la qualité paysagère. C'est notamment le cas des constructions nécessaires à la création de la maison d'accueil Vélodéa (action 2.5) et la création d'un centre de distribution urbaine (Action 3.2). Cependant, ces constructions suivront les prescriptions des documents d'urbanisme qui préserve une qualité patrimoniale et paysagère avec notamment la prescription d'espaces verts. Les actions de création de schéma directeur cyclable (Action 1.6) portent également des enjeux paysagers et de patrimoine.

2.13 SANTE

En réduisant la part modale de la voiture et en améliorant les conditions de déplacement pour les modes actifs, le plan de mobilité améliorera la santé des habitants. En effet plusieurs actions du plan de mobilité ont pour objectif de renforcer l'offre de TC et d'améliorer les conditions cyclables. Cela entraînera un report de la voiture vers les déplacements modes actifs, par conséquent la population pratiquera une activité physique et régulière et bénéfique pour leur santé.

Les actions 1.6, 1.9, 2.4 et 2.5 rendent le territoire de Grand Lac praticable à vélo. Ce maillage réparti à travers toute la zone est tout de même concentré dans le tissu urbain dense. Ainsi, ce maillage cyclable sera utilisable pour la majorité des citoyens.

L'action 1.3, pourrait avoir un impact positif sur la santé des citoyens grâce à la création de zones calmes et favorables à la marche. De plus avec le développement des rues aux écoles (action 1.4) et de la création d'itinéraires piétons (action 1.7) la sécurité des habitants et essentiellement des écoliers sera assurée.

De plus, les actions permettant l'amélioration de l'ambiance acoustique et de la qualité de l'air seront également bénéfiques pour la santé des populations. De plus les actions favorisant la pratique de modes actifs permettront de sécuriser leurs usages. Les situations accidentogènes et conflits d'usages dus aux partages de la voirie seront alors réduits.

Enfin, la lutte contre l'autosolisme et la promotion des transports en commun favoriseront le vivre ensemble qui s'inscrit comme un déterminant de santé au même titre que l'activité physique.

2.14 DECHETS

Aucune action ne vise à valoriser certains déchets ou à avoir un impact négatif sur les déchets.

2.15 ESPACE PUBLIC, URBANISME, CONSOMMATION D'ESPACE

Dans le cadre du plan de mobilité, la consommation d'espace est liée à la création de nouveaux aménagements. Seules deux actions pourraient potentiellement induire la création, d'infrastructure, l'action 3.2 avec la création d'un centre de Distribution urbain et l'action 2.5 avec la création d'une maison d'accueil Vélodéa. Ces actions entraîneront une consommation d'espace très limitée. Lors du choix de localisation, les zones déjà imperméabilisées seront à privilégier afin de limiter la consommation d'espace.

De plus, lors de l'implantation des bornes IRVE (action 2.6) il faudra veiller à ne pas engendrer une consommation d'espace supplémentaire. Les places de stationnement étant plus grandes que celles sans bornes, une réduction du nombre de stationnement sera effectuée est à prendre en compte.

Lors de l'implantation de mobilier urbain comme des ralentisseurs, des bornes IRVE, il faudra veiller à bien intégrer ces éléments dans l'espace public.

Ce plan de mobilité aura également un impact positif sur l'espace public puisque le développement des pistes cyclables (Action 1.6) est un facteur amplificateur et accélérateur de l'amélioration de l'espace public.

La végétalisation des espaces publics (action 1.7) apparait comme un élément déterminant à mettre en place afin de valoriser les espaces publics du territoire.

Mesures suggérées :

- Intégration d'espaces verts dans les futurs aménagements d'espaces publics, selon une palette végétale locale et adaptée au changement climatique (pas d'essence ornementale).

2.16 ILOT DE CHALEUR URBAIN (ICU) / MATERIAUX

Les aménagements liés à la mobilité sont connus pour augmenter le phénomène d'ICU par la minéralisation des sols et l'utilisation de matériaux à fort albédo (pouvoir réfléchissant de la surface). Les actions prévoyant des aménagements de voiries comme des pistes cyclables, des aménagements de ralentissement peuvent avoir un effet local d'augmentation de la température. Néanmoins ces actions sont situées sur des zones déjà minéralisées auront un impact négligeable sur les effets d'ICU.

Seulement deux actions peuvent entraîner une imperméabilisation du sol, la création du centre de distribution urbain (action 3.2) et de la création d'une maison d'accueil Vélodéa (action 2.5). Ces infrastructures pouvant être intégrées dans le tissu urbain et encadré par le PLU n'augmenteront pas les effets d'ICU.

L'action 1.7 aura un impact positif sur les ICU, en effet la végétalisation des espaces publics et le choix de revêtement clair vont permettre de réduire les ICU en ville. De plus lors des réaménagements de voirie, des espaces verts sont à intégrer afin de réduire les effets d'ICU.

Mesures suggérées

- Intégration d'espaces verts dans les futures infrastructures routières, selon une palette végétale locale et adaptée au changement climatique (pas d'essence ornementale) ;
- Emploi de matériaux à fort albédo.

3 MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION AU SEIN DES ACTIONS

À la suite de l'analyse des actions du PDM des mesures de réduction et d'évitements sont proposées afin de réduire les impacts environnementaux que les actions peuvent causer.

- Verdissement de la flotte de véhicules d'autopartage et de la flotte de bus : Le verdissement de la flotte permettrait de réduire les émissions de carbone locales, toutefois le coût carbone est à prendre en compte ;
- Etude de localisation en cas d'aménagement avec la mise en place d'éco critères : Lors de la mise en place de centre de distribution urbaine, une étude préalable peut être réalisée afin d'évaluer les impacts en termes d'effet de chaleur urbains, d'imperméabilisation du sol,
- Prises en compte des risques naturels lors des choix d'aménagement.
- Mise en place de panneaux d'informations sur les zones naturelles, afin de sensibiliser les usagers à la sensibilité des zones traversées et de rappeler les comportements à respecter pour limiter les impacts de la fréquentation ;
- Intégration d'espaces verts dans les futures infrastructures routières, selon une palette végétale locale et adaptée au changement climatique (pas d'essence ornementale) ;
- Emploi de matériaux à fort albédo.

PARTIE 6 : INCIDENCES NATURE 2000

1 PRESENTATION DES SITES NATURA 2000

1.1 LES ZONES NATURA 2000 DE GRAND LAC

Sur le territoire d'étude, 3 zones Natura 2000 ont été identifiées, 3 au titre de la Directive « Habitats » (Site d'Intérêts Communautaires (SIC)), 1 au titre de la Directive « Oiseaux » (Zone de Protection Spéciale (ZPS)) et une Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) :

Ensemble lac du Bourget, et Marais de Chautagne (SIC, et ZPS) °

❖ SIC :

Date de création : 07/12/2004

Superficie : 8 204 ha

Code : FR8202010

On retrouve principalement un habitat d'eau douce (eaux stagnantes, eaux courantes) avec néanmoins la présence de forêts caducifoliées Ainsi, que des marais et tourbières. D'un point de vue communautaire, le site permet le maintien et la sauvegarde de plusieurs espèces et habitats tels que le sonneur à ventre jaune, la Lamproie de Planer, les forêts alluviales ou encore les herbiers et rosières aquatiques.

Vulnérabilité du site :

- Dépendances aux importantes variations hydrauliques du Rhône,
- Reboisement naturel des zones humides,
- L'abandon des pratiques traditionnelles de fauches et de pâturages qui entraîne une régression de la diversité biologique.

❖ ZPS :

Date de création : 24/04/2006

Superficie : 8 204 ha

Code : FR8212033

Ce site est également classé en ZPS en raison de la juxtaposition de plusieurs habitats aquatiques (plans d'eau, herbiers aquatiques, etc.) propices au maintien de nombreuses espèces d'oiseaux, plus particulièrement durant la période de reproduction où plus de cent espèces ont pu être inventoriées sur le site. Ce dernier est également un lieu d'hivernage pour plusieurs espèces d'oiseaux.

Vulnérabilité du site :

- Aménagements hydroélectriques sur le fleuve Rhône risquant d'altérer le dynamisme fluvial avec pour conséquences éventuelles la modification des phénomènes hydrologiques, l'eutrophisation, la dégradation de la vie aquatique du fleuve, la perte des petits milieux aquatiques périphériques...
- Dégénérescence des roselières aquatiques (lac du Bourget notamment),
- Atterrissement des marais littoraux
- Dérangement des oiseaux en période de nidification ou d'hivernage,

- Abandon des pratiques agricoles traditionnelles sur les prairies humides conduisant à une évolution vers le boisement,
- Intensification de certaines pratiques agricoles se traduisant par du drainage ou de la mise en culture de prairies.

Gestion du site :

Un document d'objectif (DOCOB) permet de fixer des objectifs de gestion de la zone. Des plans de gestion sont également mis en place afin de préserver la biodiversité locale du site.

Réseau de zones humides de l'Albanais (SIC)

Date de création : 22/12/2009

Superficie : 599 ha

Code : FR8201772

L'habitat naturel du site est exclusivement composé par des marais, bas marais et tourbières. La formation de cette importante densité de zones humides est majoritairement due aux nombreuses dépressions qui composent le relief. Ce réseau de zones humides rassemble la plupart des types de végétation de marais neutro-alcalins présents dans les plaines savoyardes.

Vulnérabilité du site :

- Urbanisation périphérique (enclavement),
- Dégradation de la qualité de l'eau des bassins-versants (agriculture intensive, rejets d'eaux usées industrielles ou domestiques),
- Réduction de l'alimentation en eau et assèchement (rabaissement de nappe par drainage ou incision de lits de cours d'eau,
- Reboisement naturel après interruption des pratiques de fauche,
- Remblaiement sauvage.

Gestion du site :

Un document d'objectif (DOCOB) permet de fixer des objectifs de gestion de la zone. Des mesures de gestion sont également mise en place sur l'entretien et la restauration des différents milieux naturels. Des plans de gestion sont également mis en place afin de préserver la biodiversité locale du site.

Réseaux de zones humides, pelouses, landes et falaises de l'Avant pays savoyard (SIC)

Date de création : 07/12/2004

Superficie : 3 156 ha

Code : FR8201770

Seule la commune de Chanaz est concernée par ce site. Comme son nom l'indique, les principaux habitats sont les forêts caducifoliées, les rochers et éboulis, les eaux douces intérieures et les landes et broussailles. L'ensemble de ces sites dispersés permet de regrouper sur une surface totale limitée, douze habitats d'intérêt communautaire. On note également la présence d'un grand nombre d'espèces d'intérêt communautaire (2 poissons, 1 amphibien, 1 plante, 8 invertébrés, 6 chiroptères).

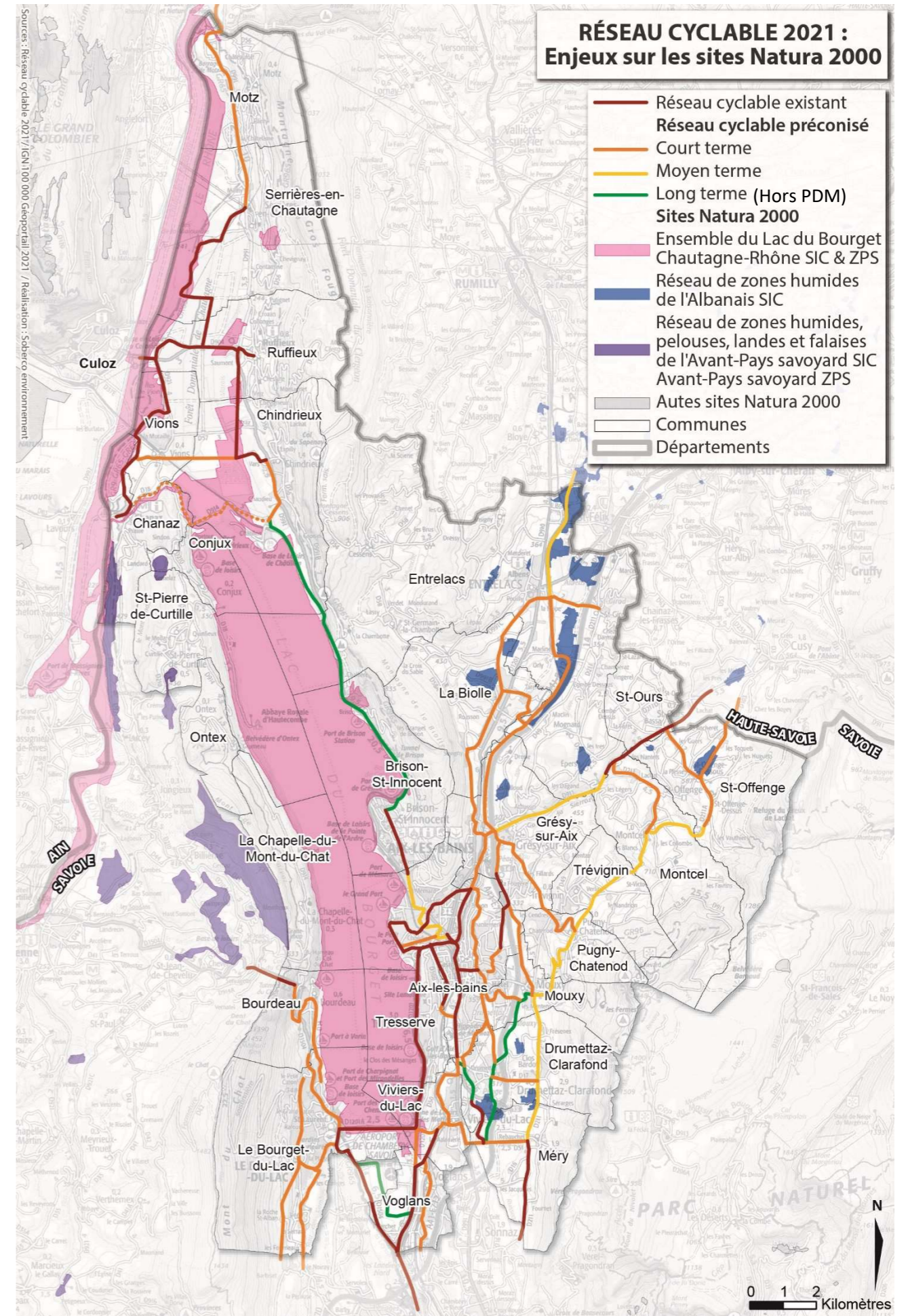
Vulnérabilité du site :

- ⇒ Régression progressive des roselières,
- ⇒ Fermeture progressive des zones de marais.

Autres sites

On peut également noter la présence de 4 autres SIC à proximité du périmètre du territoire d'étude :

- Le Plateau du Retord et la Chaîne du Grand Colombier (3 623 ha),
- Le Marais de Lavours (423 ha),
- La tourbière des Creusates (12 ha),
- Le Rebord méridional du massif des Bauges (1 170 ha).

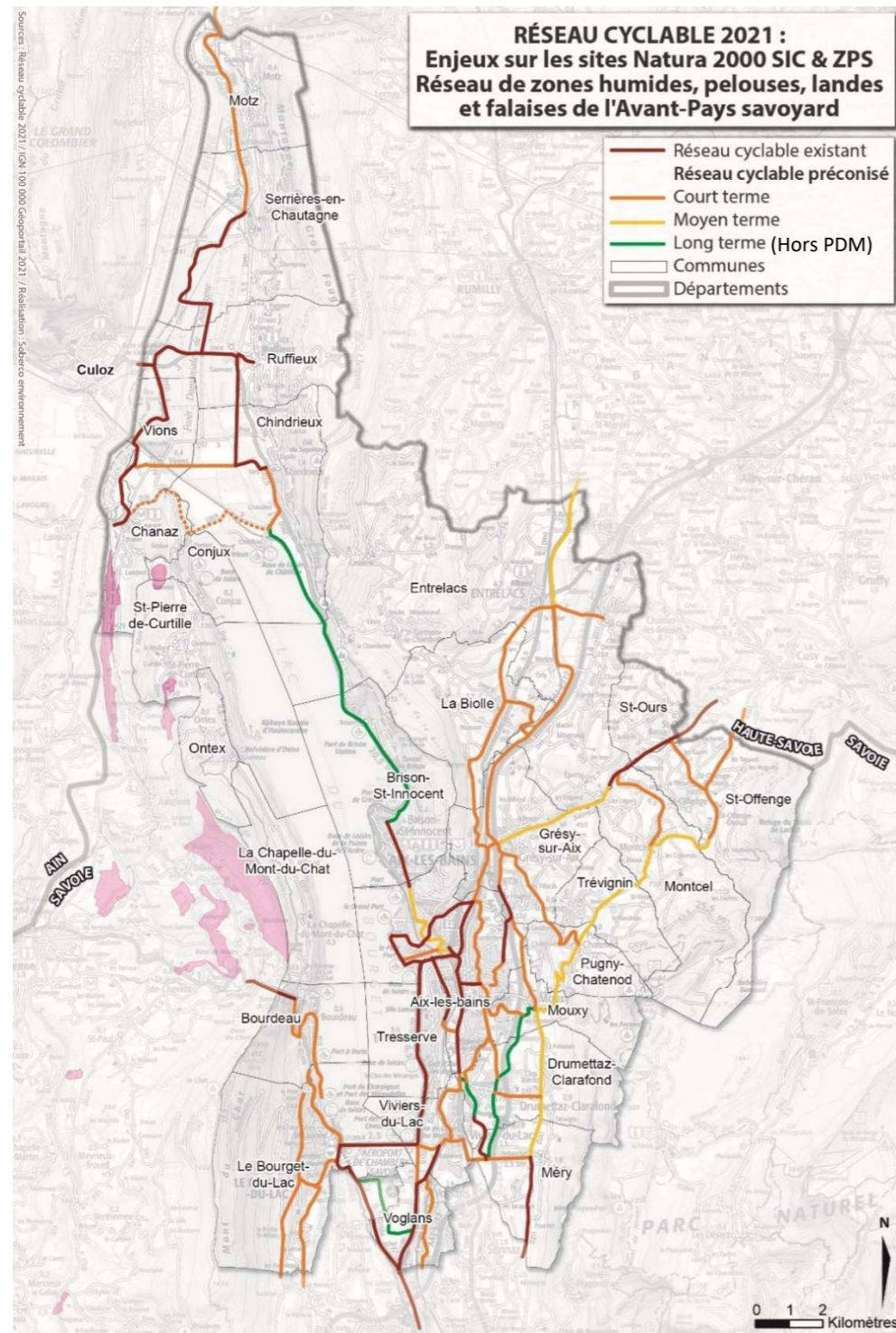


1.2 RAISONS POUR LESQUELLES LE DOCUMENT EST SUSCEPTIBLE OU NON D'AVOIR UNE INCIDENCE SUR UN SITE NATURA 2000

Réseaux de zones humides, pelouses, landes et falaises de l'Avant pays savoyard (SIC)

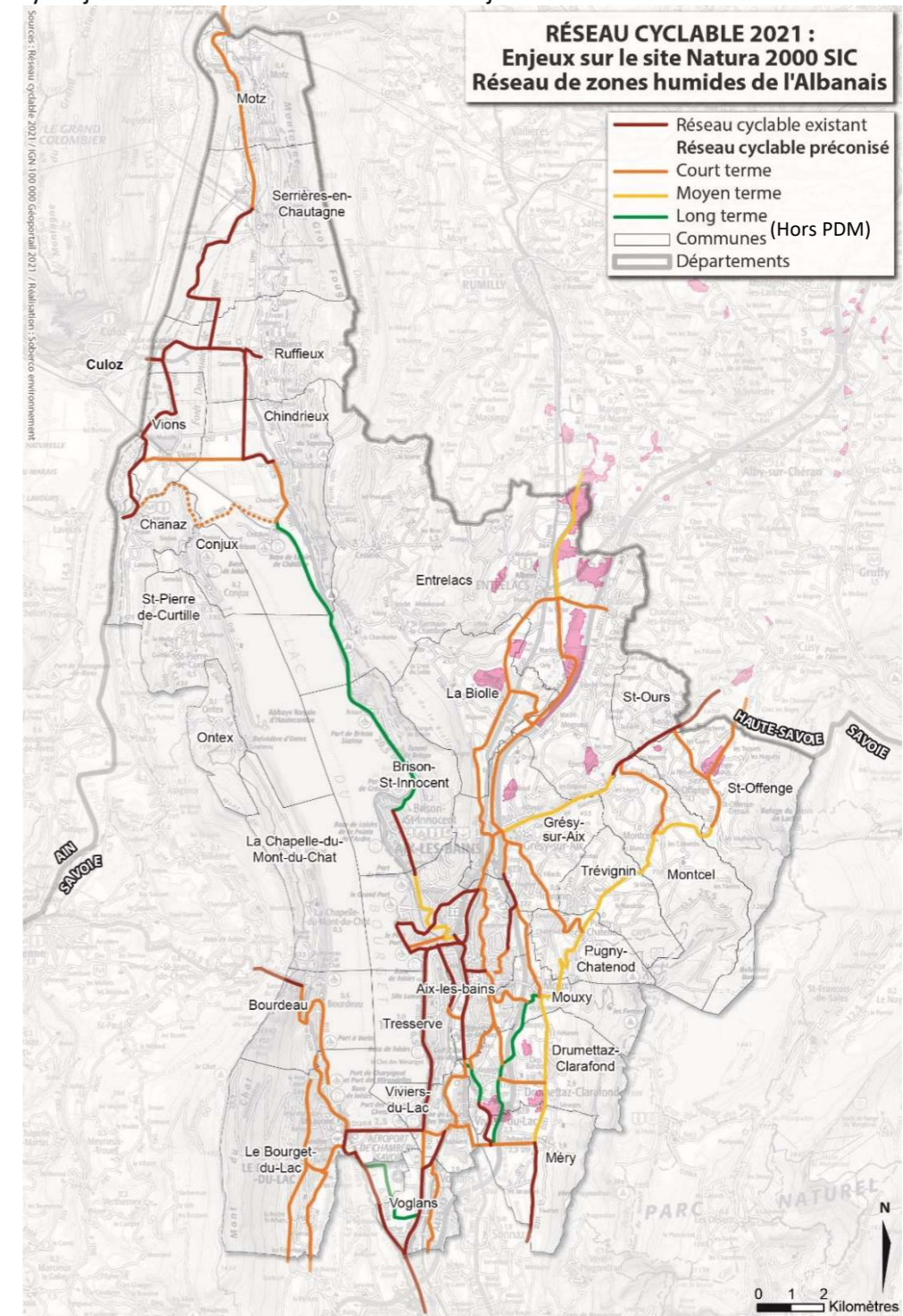
La zone Natura 2000 située à l'ouest du territoire dans une zone peu urbanisée. Le PDM agit donc peu sur cette zone et n'induit aucun aménagement.

Les aménagements engendrés par le plan de mobilité ne porteront pas atteinte de façon significative aux espèces d'intérêt communautaire à forte mobilité ayant justifié les sites Natura 2000 ni aux objectifs de conservation des sites Natura 2000.



Réseau des zones humides de l'Albanais

Les actions du plan de mobilité engendrent peu d'incidence environnementale sur les zones Natura 2000. Seule l'action 1.6 induisant l'aménagement du maillage cyclable traverse cette zone Natura 2000. La majorité des tronçons sera réalisée sur des voiries déjà existantes. Une destruction potentielle d'habitat peut être engendrée pour créer les pistes cyclables. Toutefois cette destruction sera limitée à un élargissement de voirie sur une faible distance. Les impacts sont jugés comme faibles. Le PDM ne portera pas atteinte de façon significative aux espèces d'intérêt communautaire ayant justifié les sites Natura 2000 ni aux objectifs de conservation des sites Natura 2000.



Ensemble du lac du Bourget

Les actions du plan de mobilité engendrent peu d'incidence environnementale sur les zones Natura 2000. Seule l'action 1.6 induisant l'aménagement du maillage cyclable traverse cette zone Natura 2000. Les futurs tronçons qui seront aménagés, se feront sur des routes déjà existantes. La création de ces pistes cyclables n'engendrera pas d'impacts.

Toutefois, la création de ce schéma va entraîner une augmentation de la fréquentation sur les réseaux déjà existants, traversant la zone Natura 2000. Cette nouvelle fréquentation peut engendrer certains impacts comme la dégradation des lieux, le dépôt de déchets et le piétinement des zones naturelles. Ces impacts seront limités avec la mise en place de panneaux d'information et d'une délimitation visuelle de la voie et des zones à protéger.

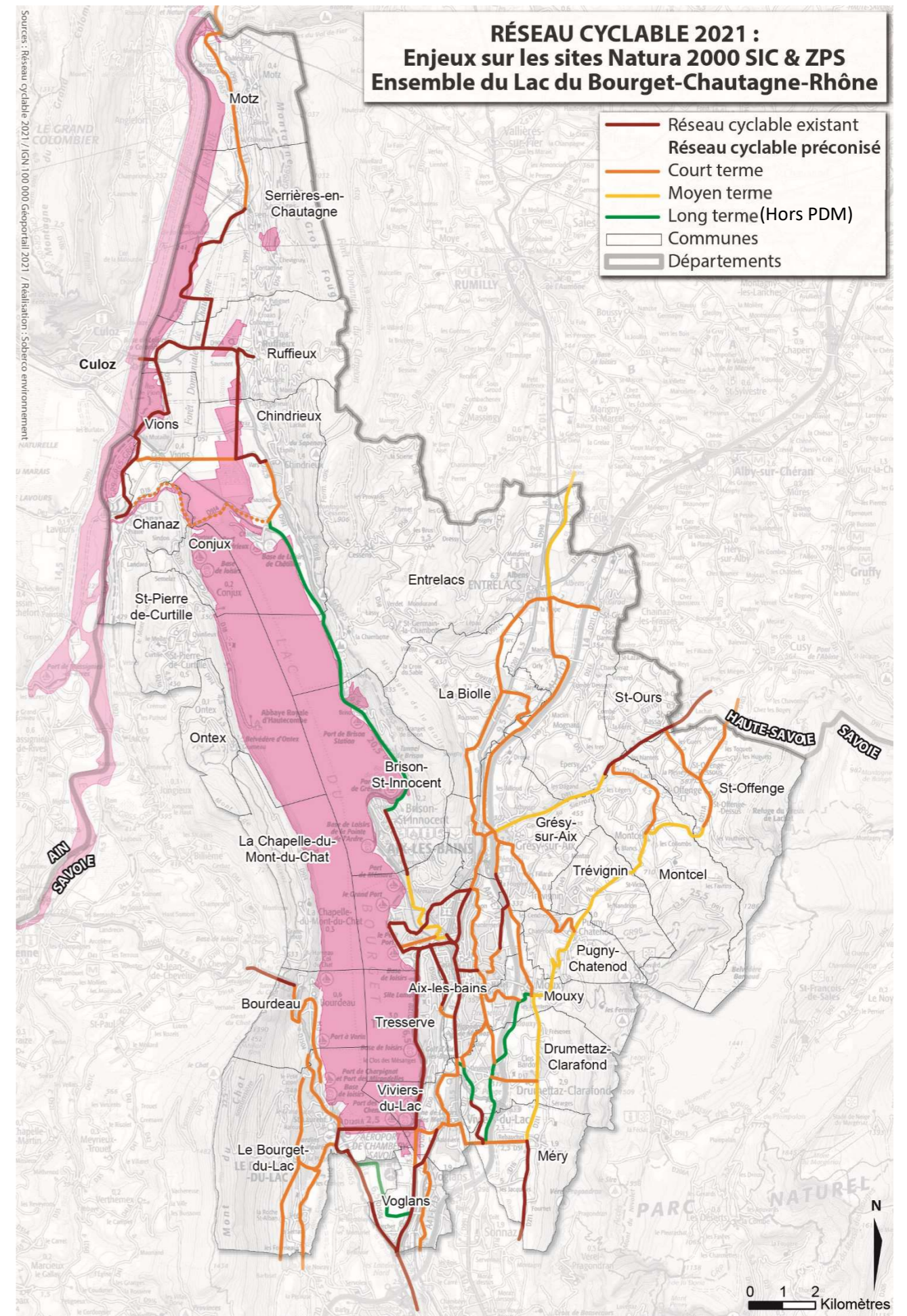
Les aménagements engendrés par le plan de mobilité ne porteront pas atteinte de façon significative aux espèces d'intérêt communautaire ayant justifié les sites Natura 2000 ni aux objectifs de conservation des sites Natura 2000.

1.3 INCIDENCES POTENTIELLES DU PROJET DE PLAN DE MOBILITE SUR LE RESEAU NATURA 2000

Les aménagements qu'engendre le plan de mobilité n'auront aucun impact sur les zones Natura 2000. En effet les pistes cyclables seront réalisées sur des cheminements déjà existants.

La réalisation de l'itinéraire cyclable au complet peut entraîner une augmentation de la fréquentation des zones naturelles traversées ou rendues accessibles avec des effets indirects liés à la fréquentation touristique. Ces effets peuvent se traduire par la dégradation des lieux avec le dépôt de déchets, le piétinement de certaines zones, le dérangement des espèces animales, ... C'est pourquoi, le déploiement du réseau doit s'accompagner d'une réflexion sur la compatibilité des territoires traversés. Les principaux sites sensibles sont bien identifiés et font l'objet de plan de gestion (Zones humides le long de la Deysse dans le Réseau de zones Humides de l'Albanais) ou leur plan de gestion est en cours d'élaboration (Ensemble Lac du Bourget, Chautagne, Rhône). Les projets les plus importants feront à ce titre l'objet d'une évaluation environnementale spécifique.

Ainsi, les actions du plan de mobilité ne sont pas de nature à porter atteinte au réseau Natura 2000, ni aux espèces et habitats ayant motivé leur désignation. Le plan de mobilité n'induirait donc pas non plus d'impact sur le réseau Natura 2000 situé hors du territoire de PMA.



PARTIE 7 : ARTICULATION AVEC LES PLANS ET PROGRAMMES

1 COMPATIBILITE ET ARTICULATION AVEC LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES

Le PDM doit s'articuler avec les autres outils de planification territoriale (cohérence et compatibilité). Comme le prévoit le code de l'environnement, le PDM doit être compatible avec le PCAET et le SCoT.

1.1 LE PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL (PCAET)

1.1.1 Présentation générale

Le Plan Climat Air et Energie Territorial de Grand Lac est effectif pour la période 2020/2025. C'est un document de planification, à la fois stratégique et opérationnel, qui permet de fixer des ambitions et des objectifs en matière de qualité de l'air, d'énergie et de climat. Plusieurs objectifs globaux ont été fixés à l'horizon PCAET, soit 2030.

En matière de mobilité, une diminution de -32% des émissions est attendue en 2030 par rapport à 2015 (année de référence).

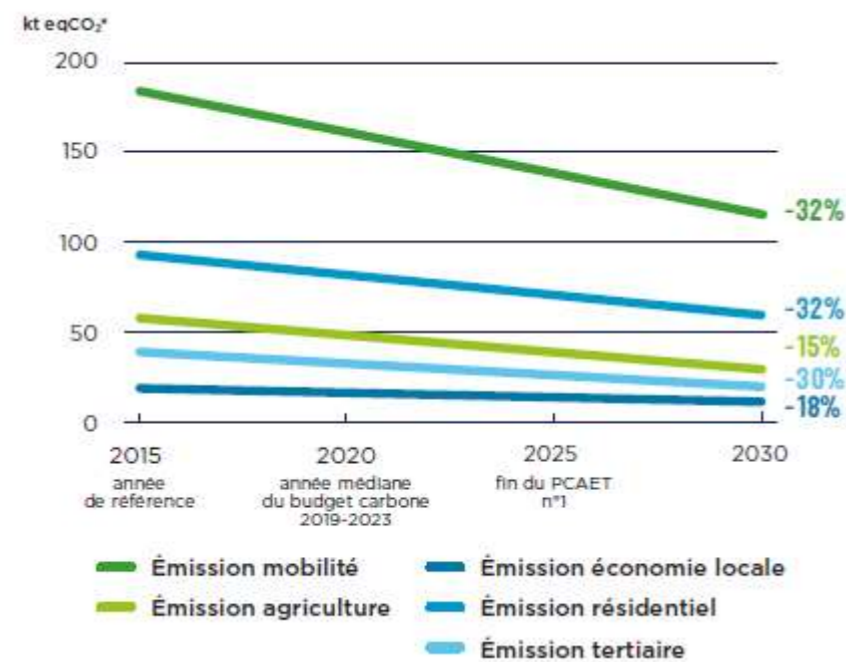


Figure 35 : Répartition des émissions de gaz à effet de serre en 2030 (PCAET Grand Lac)

Afin de répondre à ces objectifs un plan d'actions opérationnel comportant 6 thématiques et 130 actions au total a été établi avec :

▪ Thème 1	Grand Lac montre l'exemple	20 actions
▪ Thème 2	Vers de bâtiments économes	16 actions
▪ Thème 3	Faire évoluer nos déplacements	26 actions
▪ Thème 4	Soutenir nos ressources locales	32 actions
▪ Thème 5	Développer de nouvelles énergies	23 actions
▪ Thème 6	La qualité de l'air	13 actions

Le thème 3 et 6 concernent particulièrement la mobilité. Le thème 3 est décomposé en 7 axes :

- Axe 1 : Privilégier les déplacements actifs ;
- Axe 2 : Réduire les déplacements ;
- Axe 3 : Développer les ressources pour le covoiturage ;
- Axe 4 : Réduire les impacts de l'autosolisme ;
- Axe 5 : Réduire les impacts du transport de marchandises et des livraisons ;
- Axe 6 : Rendre les transports en commun plus attractifs ;
- Axe 7 : Penser les déplacements à une échelle très large ;

Le thème 6 est lui décomposé en 3 axes :

- Réduire les émissions ;
- Promouvoir les bonnes pratiques auprès des particuliers ;
- S'adapter aux émissions de particules.

1.1.2 Compatibilité du PCAET avec le PDM

Cohérence des actions du PDM avec les thèmes et axes du PCAET

Les actions portées par le PDM sont compatibles avec les objectifs en cours du PCAET et participent à la réalisation des principaux axes en agissant sur le volet mobilités du PCAET.

Le tableau suivant précise la traduction des axes dans le PDM

Thème du PCAET	Axe du PCAET	Traduction dans les actions du PDM
1	Axe 4 : Limiter l'impact des déplacements professionnels	Action 3.6
3	Axe 1 : Privilégier les déplacements doux	Actions 1.5, 1.6, 1.7, 19, 2.1, 2.2, 2.4, et 2.6
	Axe 2 : Réduire les déplacements	Actions 1.5, 1.6, 1.7, 19, 2.1, 2.2, 2.4, et 2.6
	Axe 3 : Développer les ressources pour le covoiturage	Action 2.3
	Axe 4 : Réduire les impacts de l'autosolisme	Action 2.3
	Axe 5 : Réduire les impacts du transport de marchandises et des livraisons	Action 3.2
	Axe 6 : Rendre les transports en commun plus attractifs	Actions 2.1 et 2.2
	Axe 7 : Penser les déplacements à une échelle plus large	Action 3.3
6	Axe 2 : Promouvoir les bonnes pratiques	Actions 3.4, 3.5 et 3.6

Estimation de l'incidence cumulée de l'évolution du parc automobile et des actions du PDM sur les émissions

Le PDM a pour objectif de réduire le trafic automobile du territoire et ainsi, de diminuer les émissions de GES.

Le PDM permet de ralentir l'évolution du nombre de déplacements en automobiles (conducteur) par rapport à 2019 et même de la réduire de 1%. Ainsi, alors que les déplacements automobiles devraient passer de **137 590 km en 2019 à 163 354 km en 2030 sans PDM, ils devraient se maintenir à 136698 km avec le PDM.**

A cela est ajouté l'évolution du parc automobile qui permet de réduire fortement les émissions de GES en lien avec l'amélioration des moteurs et à l'électrification du parc.

Evolution des émissions de GES et du trafic automobile induit par le PDM

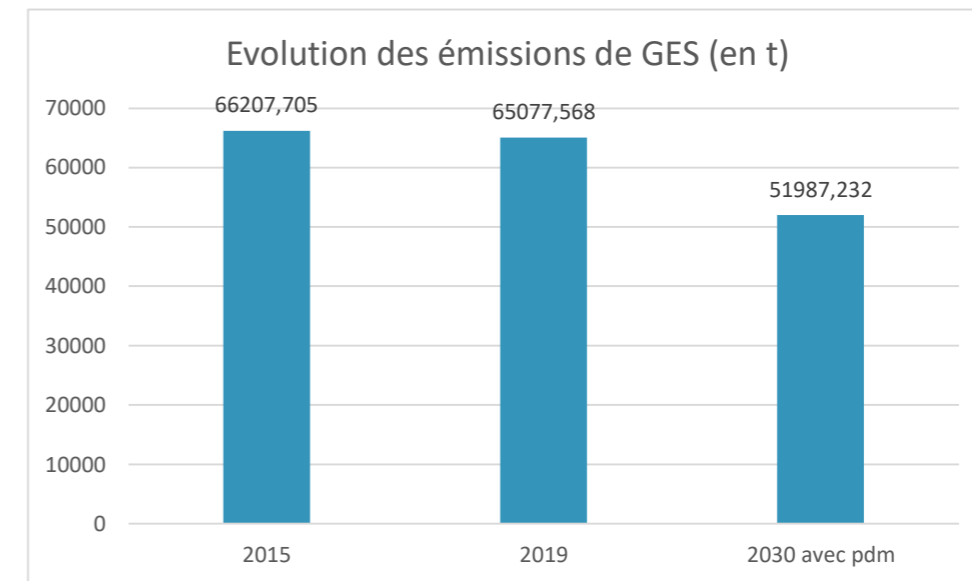
Le PDM va permettre une diminution de 1% des émissions de GES. Nota : la réduction des émissions induites par la desserte des marchandises et notamment des poids lourds n'a pas été prise en compte par manque de données.

Evolution des émissions de GES sans PDM

La modification du parc automobile permet de réduire fortement les émissions de GES sur le territoire. Entre 2019 et 2030, une diminution de 19.2% d'émissions de GES est attendue (émission calculée à trafic constant).

Compatibilité de l'évolution avec les objectifs chiffrés du PCAET

	Evolution du parc automobile entre 2015 et 2019	Evolution des km véhicules particuliers par le PDM entre 2019 et 2030	Evolution du parc automobile entre 2019 et 2030	Evolution globale entre 2015 et 2030
Evolution émissions de GES (en t)	- 2 %	-1%	-19.2%	-22.2%



A l’horizon 2030 une réduction de 20.2% est attendue par rapport à 2019 grâce au PDM et à l’évolution du parc automobile. En considérant l’évolution du parc automobile entre 2015 à 2019 (réduction de 2%) l’évolution globale est de l’ordre 22,2 % entre 2015 et 2030.

La réduction des km parcourus en voiture particulière ne répond pas à elle seule aux objectifs du PCAET assignés à la mobilité pour 2030 qui est une réduction de 32% entre 2015 et 2030.

Néanmoins, il est à noter que le PDM, dans son action socle sur le réseau viaire, souhaite la mise en place d’une limitation à 110 Km/h sur l’A41. Cette mesure, qui n’est pas de la responsabilité de Grand Lac, diminuerait fortement les GES de l’ordre de 6 000 t (calcul basé sur des estimations du CEREMA) par an. Ainsi, si le 110 km/h était la norme sur la traversée de Grand Lac en 2030 la diminution des GES serait alors de 30 %.

De même, il convient de noter que les actions sur la desserte des marchandises ne sont pas comptabilisées dans les km VP économisés avec notamment une optimisation des déplacements des poids lourds et la desserte intra urbaine par des modes alternatifs (action 3.2 : Implantation des Centres de Distribution Urbaine) faute de données précises en la matière.

Ainsi, il est possible de conclure qu’à l’horizon 2030 les objectifs de réduction du PCAET assignés à la mobilité sont bien cohérents avec les actions mises en place dans le PDM.

1.2 LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCoT)

1.2.1 Présentation générale

Le Schéma de Cohérence Territoriale Métropole Savoie a été approuvé le 23 octobre 2021 est un document de planification stratégique intercommunale.

Le plan d’aménagement et de développement durable (PADD) fixe les objectifs et politiques d’urbanisme en matière d’habitat, d’environnement de développement économique, d’implantations commerciales, de déplacements, de services ou encore de grands équipements.

Les 4 axes du PADD sont les suivants :

- Pour un territoire d’accueil, structure, fonctionnel et solidaire :
 - Structurer le territoire en s’appuyant sur les particularités locales ;
 - Affirmer les centralités et favoriser la proximité des services et équipements ;
 - Porter une stratégie sur le long terme pour une mobilité efficace, innovante et transversale ;
 - Accueillir durablement les populations par une offre de logements adaptées et attractives ;
- Pour un territoire respectueux et mobilisateur de ses ressources dans une logique d’emploi, de bien-être territorial et de service rendu aux populations :
 - Maîtriser l’étalement urbain et améliorer la qualité urbaine ;
 - Révéler le paysage comme élément structurant du territoire ;
 - Favoriser la valorisation durable des ressources agricoles et forestières ;
 - Favoriser le développement et la diversification des fonctions touristiques et de loisirs ;
 - Préserver et mettre en valeur la biodiversité pour le bénéfice de tous ;
 - Préserver la ressource du Lac du Bourget en application de la loi littorale ;

- Pour un territoire intégré et connecté au sein des dynamiques économiques du sillon alpin et de l’axe Lyon-Turin :
 - Concrétiser la stratégie de développement économique à l’échelle de Métropole Savoie ;
 - Penser les infrastructures pour l’économie de distribution, les plateformes et artères numériques ;
- Pour un territoire résilient face aux défis climatiques et environnementaux :
 - Vers un territoire énergétiquement plus autonome ;
 - Une garantie de l’accès à une eau de qualité pour tous ;
 - Des habitants protégés des risques et des nuisances.

Les orientations du Document d’Orientation et d’Objectifs (DOO) sont :

- Axe 1 : Pour un territoire d’accueil, structuré, fonctionnel et solidaire ;
- Axe 2 : Pour un territoire respectueux et mobilisateur de ses ressources dans une logique d’emploi, de bien-être territorial et de service rendu aux populations ;
- Axe 3 : pour un territoire intégré et connecté au sein des dynamiques économiques du sillon alpin de l’axe Lyon-Turin ;

Pour un territoire résilient face aux défis climatiques et environnementaux ;

1.2.2 Compatibilité du PDM avec le SCoT

Le plan de mobilité de Grand Lac permet de répondre au PADD et traduit les actions principales de l’axe 1 du DOO :

Axe du DOO	Action du DOO	Traduction dans les actions du PDM
1 : Pour un territoire d’accueil, structuré, fonctionnel et solidaire	Des services et équipements au plus près des habitants et une offre commerciale en priorité dans les centralités	Action 2.2
	Une mobilité efficace, innovante, multiple et visant l’amélioration de la qualité de l’air	Actions 1.1, 1.3, 1.6, 1.9 ; 2.1, 2.2, et 3.1
	Une articulation des choix d’urbanisation avec cette offre de mobilité	Action 3.3

Les actions du PDM sont également compatibles avec le reste du DOO dans la mesure où le PDM améliore la qualité urbaine du territoire et ne vient pas impacter les milieux naturels de manière significative à l’échelle du SCOT.

 **Soberco**
environnement
INGÉNIERIE & CONSEILS

3 chemin de Taffignon, 69630 Chaponost
04 78 51 93 88 • www.soberco-environnement.fr

SARL au capital de 50000 euros
Siret 405 144 544 00013
R.C. Lyon b405 144 544 • APE 742C

 **OPQIBi**
L'INGÉNIERIE QUALIFIÉE



**GRAND
LAC**

COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION

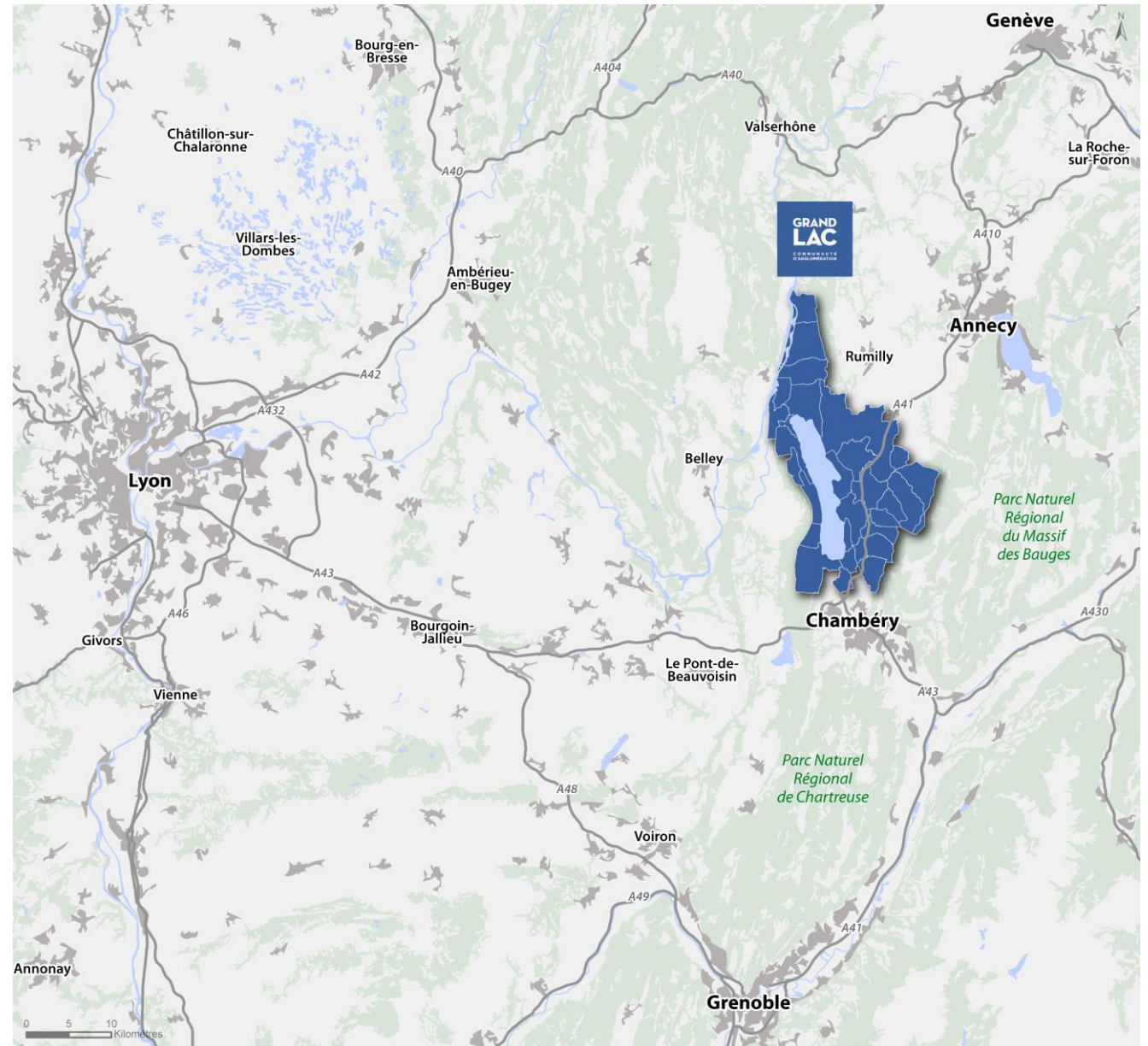
Plan de Mobilité

Résumé non technique

Projet arrêté au Conseil Communautaire du 9 juillet 2024

» Les 28 communes de Grand Lac

- > Aix-les-Bains
- > Bourdeau
- > Brison-Saint-Innocent
- > Chanaz
- > Chindrieux
- > Conjux
- > Drumettaz-Clarafond
- > Entrelacs
 - > *Albens*
 - > *Cessens*
 - > *Épersy*
 - > *Mognard*
 - > *Saint-Germain-la-Chambotte*
 - > *Saint-Girod*
- > Grésy-sur-Aix
- > La Biolle
- > La Chapelle-du-Mont-du-Chat
- > Le Bourget-du-Lac
- > Méry
- > Montcel
- > Motz
- > Mouxy
- > Ontex
- > Pugny-Chatenod
- > Ruffieux
- > Saint-Offenge
- > Saint-Ours
- > Saint-Pierre-de-Curtille
- > Serrières-en-Chautagne
- > Tresserve
- > Trévignin
- > Vions
- > Viviers-du-Lac
- > Voglans



SOMMAIRE

C'EST QUOI UN PLAN DE MOBILITÉ (PDM) ?

- ▾ Les objectifs du PDM
- ▾ Une démarche cohérente avec les autres politiques publiques

DIAGNOSTIC : LES ÉLÉMENTS À RETENIR

- ▾ Le territoire de Grand Lac
- ▾ Le réseau viaire
- ▾ Le stationnement
- ▾ Les transports collectifs et l'intermodalité
- ▾ Les modes actifs et le management de la mobilité

UNE STRATÉGIE ET DES OBJECTIFS POUR 2030

- ▾ La philosophie générale du PDM
- ▾ Un PDM qui vient donner sens à 4 années de dialogue et d'actions
- ▾ Les évolutions attendues de Grand Lac et l'impact sur les mobilités
- ▾ Les ambitions du PDM

UNE DÉCLINAISON OPÉRATIONNELLE

- ▾ 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



C'EST QUOI UN PLAN DE MOBILITÉ ?

Le Plan De Mobilité est un **document** qui détermine les principes **régissant l'organisation de la mobilité** des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement **sur le territoire d'une Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM)**. Il est rédigé par cette dernière.

Il est **obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants** au sens de l'INSEE (ou pour les territoires coupant une telle agglomération). Il doit tenir compte de la **diversité des composantes du territoire** ainsi que des **besoins de la population**, en lien avec **les collectivités territoriales limitrophes**.

Il vise à contribuer à la **diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports**, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Les objectifs du PDM

Le PDM doit répondre aux **11 objectifs généraux** définis par la loi (les 9bis, 9ter et 11 ont été ajoutés/modifiés par la LOM (Art. L1214-2)) :

- 1°** L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé
- 2°** Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale
- 3°** L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements
- 4°** La diminution du trafic automobile et le développement des usages

partagés des véhicules terrestres à moteur

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers

9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques

9bis° L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires

9ter° L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et véhicules de transport scolaire

10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

Concrètement, le PDM se décline en **4 grandes étapes** :

A - Le Diagnostic

Les travaux et investigations menés dans ce cadre s'appuient sur un recueil bibliographique d'études menées sur le territoire par les différentes instances locales, sur des entretiens avec les acteurs du territoire et sur des relevés / enquêtes de terrain.

B - Le projet de PDM et avis des PPA

Il s'agit de réaliser le document qui sera soumis à l'avis des personnes publiques associées après arrêt du PDM en Conseil d'Agglomération.

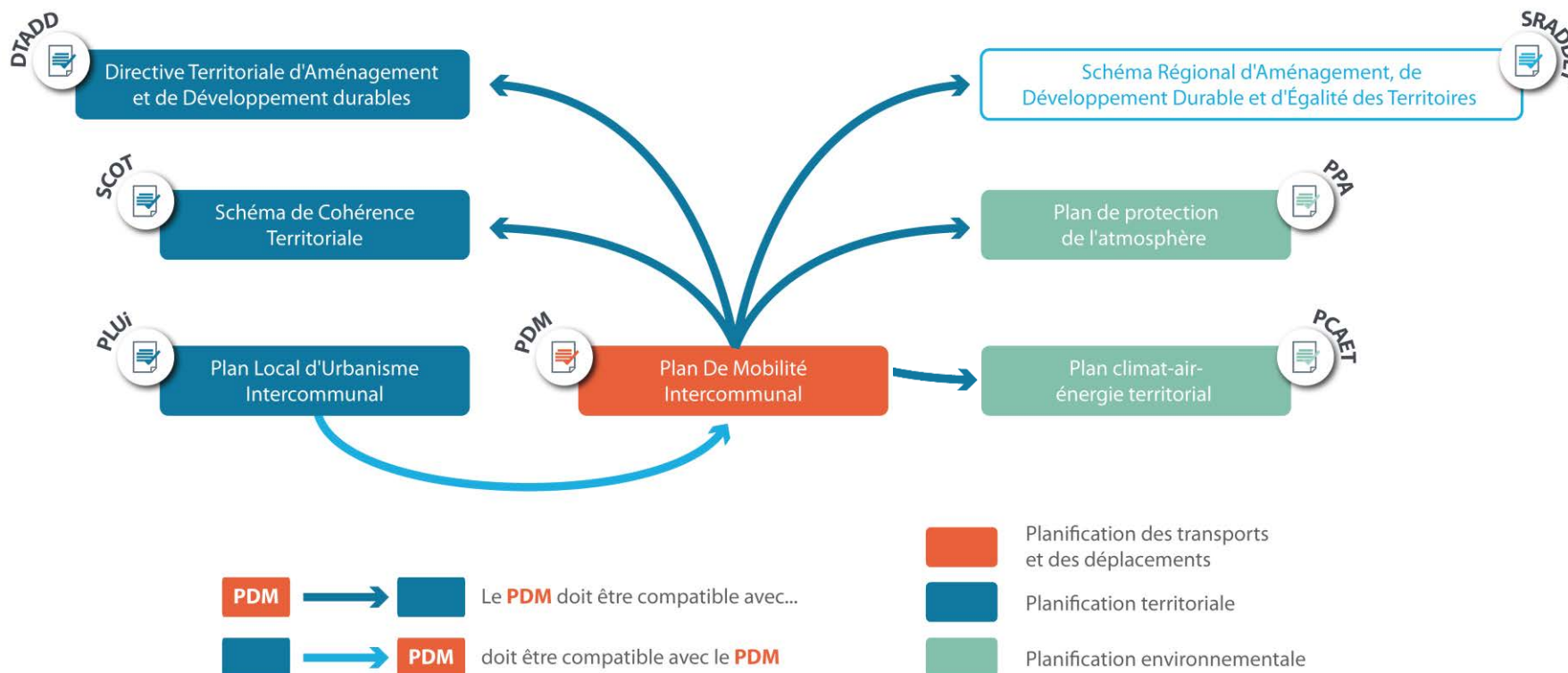
C - La participation du public

Une participation du public sera menée afin de recueillir l'avis de la population et d'entériner le PDM.

D - Le PDM définitif

Une fois les avis de la population et des personnes publiques associés (PPA) recueillis par Grand Lac, le document de PDM est éventuellement modifié avant approbation en Conseil d'Agglomération.

» Une démarche cohérente avec les autres politiques publiques



DIAGNOSTIC : LES ÉLÉMENTS À RETENIR

» Le territoire de Grand Lac

Atouts



- > Un territoire **attractif d'un point de vue démographique, économique et touristique**
- > Des **pôles structurants** qui limitent les besoins de déplacements vers l'extérieur
- > Des **polarités adaptées** à la pratique des **modes doux**
- > **Grand Chambéry** en tant que pôle extérieur, situé à proximité immédiate du territoire

Faiblesses



- > Une multimotorisation des ménages illustrant une **forte dépendance à l'automobile**
- > Une **concentration des pôles autour d'Aix-les-Bains** qui met à l'écart la Chautagne ou les côteaux de la Dent du Chat
- > 11 % des ménages non-motorisés qui peuvent connaître des **difficultés de déplacement**
- > **Forte utilisation de l'automobile** dans les déplacements pendulaires

Analyse AFOM

- > Les principaux pôles d'emplois laissent envisager des **potentialités de report vers les modes alternatifs**
- > Pour 30 % des flux pendulaires des distances parcourues limitées : **atout pour le développement des modes actifs**

- > Un **étalement urbain** en cours pouvant figer la répartition modale actuelle voire conforter l'automobile
- > Une ville-centre structurante, mais des **pôles secondaires** qui ne doivent pas être laissés de côté

Opportunités



Menaces



» Le réseau viaire

Atouts



- > **L'autoroute**, facilement accessible pour une majorité de la population, et qui permet de limiter le trafic de transit
- > Une bonne prise en compte des modes dans les aménagements de voirie à travers des **mesures de pacification et / ou de partage de voirie dans la plupart des communes**
- > Une politique efficace et à poursuivre pour **l'organisation des flux dans le centre-ville d'Aix-les-Bains**.
- > Un **trafic PL facilité** par la présence de l'A41

Faiblesses



- > Un **réseau viaire contraint par la topographie** avec des effets entonnoirs sur certaines voiries et pôles urbains
- > Des **flux de transit notables**, notamment liés au caractère payant de l'A41
- > Des secteurs de congestion et de **dysfonctionnements récurrents en heure de pointe**
- > Une **hiérarchisation du réseau viaire** qui nuit à certains pôles urbains
- > Une hausse de l'**accidentologie** sur le territoire



Analyse AFOM

- > **L'A41** en tant qu'axe de transit à valoriser
- > Une **culture liée aux enjeux de pacification et partage de la voirie** déjà effective et à poursuivre

- > Un risque d'**augmentation des flux routiers avec l'accroissement démographique** (en termes de volume et de part modale) induisant un accroissement des phénomènes de congestion



Opportunités



Menaces

» Le stationnement



Atouts



- > Une **offre globalement suffisante** pour répondre aux besoins
- > Une bonne prise en compte des enjeux en matière de **rotation des véhicules aux abords des commerces**
- > Une réglementation et une **politique tarifaire cohérente** dans le centre-ville d'Aix-les-Bains
- > Une organisation du réseau viaire comme support de **développement de la pratique du covoiturage**

Faiblesses



- > Des **effets de bord sur le quartier Liberté**, liés à la réglementation dans le centre-ville d'Aix-les-Bains
- > Des pratiques de **stationnement illicite** et une volonté de se stationner au plus près de son lieu de destination (résidents vers leur domicile, parents à l'école...)
- > Des **réglementations liées au stationnement aux abords des plages incohérentes** à l'échelle du territoire

Analyse AFOM

- > Le stationnement en tant qu'**outil de report modal** en lien avec l'offre de Transport Collectif
- > **Le covoiturage** pour diminuer l'autosolisme

Opportunités



- > Une **augmentation des besoins en stationnement**, liée aux évolutions démographiques et à l'augmentation des flux routiers
- > Un **accroissement de l'usage des gares**, et des conditions et **offres de stationnement à anticiper**



Menaces

» Les transports collectifs et l'intermodalité



Atouts



- > **6 gares** sur le territoire toutes connectées à Aix-les-Bains
- > **2 réseaux urbains**, Synchro et Ondéa qui sont en liaison notamment sur Technolac et interopérables
- > Les principaux pôles générateurs de déplacements **desservis par les lignes régulières**
- > La mise en place d'un **TAD zonal** permet d'offrir une offre de transport à toutes les communes, tout en évitant des doublons coûteux
- > Une **utilisation forte des TC** en direction d'Annecy et de Chambéry

Faiblesses



- > Une **faible utilisation interne des TC** et notamment vers Aix-les-Bains ou dans Aix-les-Bains même
- > **Amélioration de la desserte de Technolac et Hexapôle** depuis Aix-les-Bains et/ou Chambéry à poursuivre
- > Une trop faible utilisation du **potentiel des gares** en dehors de celle d'Aix-les-Bains
- > Des conditions de **circulation et de stationnement automobiles trop aisées** pour favoriser un report modal vers les TC

Analyse AFOM

- > Le **développement de Technolac et d'Hexapôle** donc plus d'actifs et d'étudiants
- > Une **évolution des PLUi** qui prenne en compte le développement des mobilités alternatives

- > Certaines gares sont **très peu utilisées**
- > La **coexistence de deux réseaux urbains** peut nuire à une nécessaire complémentarité
- > **L'étalement urbain** peut entraîner un afflux de population dans des secteurs qui seront délicats à desservir



Opportunités



Menaces

» Les modes actifs et le management de la mobilité



Atouts



- > Des **aménagements de pacification et d'apaisement présents** dans la plupart des communes
- > Un réseau cyclable déjà présent et **un Schéma Directeur Cyclable qui complétera le maillage actuel**
- > Des polarités urbaines à l'échelle des modes actifs et des **distances à parcourir relativement faibles**
- > **Une culture et une communication de la mobilité durable** déjà présentes

Faiblesses



- > **Une diffusion et une sectorisation urbaine** qui complexifient la pratique des modes actifs
- > **Un relief** qui n'incite pas à la pratique et sur lequel il est difficile d'agir
- > Une **vision des déplacements multimodaux à conforter** dans les outils de communication

Analyse AFOM

- > Une **concentration des flux pendulaires** de courte distance
- > Des **aménagements déjà effectifs** qui limitent le nombre de nouveaux aménagements à créer
- > **De nombreux outils, programmes, appels à projets** au niveau national pour soutenir le développement des mobilités actives

- > Un **accroissement attendu du mode routier** du fait de l'accroissement démographique dans les secteurs plus ruraux
- > Une **cohabitation** de plus en plus difficile, tous modes confondus



Opportunités



Menaces

UNE STRATÉGIE ET DES OBJECTIFS POUR 2030

La philosophie générale du PDM

Le PDM cherche à **réduire les besoins en déplacements** tout en **favorisant les modes de déplacement alternatifs à la voiture**.

Il s'agira de tenir évidemment compte du fait que selon les secteurs du territoire, un mode de déplacements est souvent plus adapté, plus pertinent qu'un autre.

» Vers une gestion plus rationnelle des déplacements automobiles

Le système actuel "automobile"

- > Priorité à l'automobile
- > Manque d'intermodalité
- > Vitesse excessive
- > Encombrement - nuisances
- > Insécurité
- > Stationnement abondant
- > Développement des voiries en remède
- > Etalement urbain



Le système futur "durable"

- > Complémentarité des modes
- > Rue partagée
- > Accessibilité des services
- > Intermodalité
- > Stationnement maîtrisé
- > Sécurité
- > Fluidité
- > Qualité de vie



L'objectif n'est pas de diaboliser la voiture, qui serait un non-sens, mais de faire en sorte que l'usage de celle-ci ne soit ni exclusif, ni une entrave à la pratique d'autres modes de déplacements, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui.

Le schéma résume la philosophie globale du PDM de Grand Lac avec la volonté de passer d'un système où l'automobile est dominante à un système durable qui s'inscrit dans une complémentarité entre les modes.

Pour cela, **les modes actifs seront privilégiés pour les déplacements de proximité** et l'automobile plutôt réservée aux déplacements plus longs, où les TC ne sont pas forcément une alternative... Il s'agit ainsi d'élargir la palette des services de mobilité, et de mieux utiliser chaque mode de transport selon sa zone de pertinence.

Un PDM qui vient donner sens à 4 années de dialogue et d'actions

L'atelier citoyens créé pour le projet de territoire a également été mis à contribution dans le cadre de la construction du plan de mobilité (PDM). L'objectif était de prendre au cours de l'élaboration du PDM, **les avis / remarques, sur la mobilité actuelle et souhaitée sur Grand Lac**. L'Atelier Citoyens a ainsi réalisé une contribution qui a permis d'alimenter le PDM. Ce document aborde **toutes les questions de mobilités** (voiture, covoiturage, transports en commun, mobilités douces, etc.) et a été utile dans l'élaboration de ce PDM.

Un groupe de travail mobilité composé de **28 citoyens volontaires** et issus de l'ensemble du territoire, a ainsi été constitué. De juin à octobre 2023, ce groupe a participé à plusieurs réunions avec élus et techniciens afin de comprendre l'état actuel et les enjeux de mobilité sur l'agglomération. Ce travail a été **mené de façon indépendante du PDM** avec comme objectif d'alimenter le document.

L'assemblée a produit un ensemble de recommandations et de préconisations basées :

- > *Sur des éléments d'information fournis par Grand Lac*
- > *Sur les expériences très diverses (parfois très pointues) des membres du groupe de travail sur la gestion de la mobilité sur un territoire.*
- > *Un travail de recherche d'informations complémentaires de la part de certains membres.*
- > *Du vécu des membres sur le territoire, en tant qu'usagers.*

De novembre 2023 à février 2024 le groupe s'est ensuite attaché à produire une synthèse et un avis commun de l'atelier citoyen sur le sujet des mobilités en se focalisant sur les principales priorités et ambitions.



» Les ambitions affichées par la contribution citoyenne

Ambition #1 - Réduire l'usage de la voiture. Promouvoir mobilités douces et partagées

Ambition #2 - Protection de l'environnement et du cadre de vie.

Ambition #3 - Un PDM pour tous les usagers.

Ambition #4 - Intégration aux autres territoires. Sources de financement hors Grand Lac.

Ambition #5 - Qualification et exécution du PDM.

Ambition #6 - La sécurité dans le PDM.

Ambition #7 – Un PDM pour le long terme.

Les évolutions attendues de Grand Lac et l'impact sur les mobilités

Selon les données de l'EMC² (*enquêtes mobilité certifiées Cerema*), environ **3,75 déplacements sont réalisés par jour et par habitant**.

Les 3 PLU Communautaires fixent des objectifs d'**évolution de la population** de Grand Lac importants avec 91 132 habitants **en 2030** soit **19 % de plus qu'en 2019**.

Cette forte évolution démographique génère une évolution importante des déplacements chaque jour. Ainsi, environ **54 000 déplacements quotidiens supplémentaires sont attendus**.

Les phénomènes prévisibles d'étalement et de diffusion urbaine, risquent d'accroître l'usage de l'automobile, et les distances à parcourir pour répondre aux besoins de déplacements. Tandis que de manière évidente, l'accroissement du volume des ménages induira également une **hausse du parc automobile et donc de ses besoins en termes d'emprise et de stationnement**.

Sans la réalisation du PDM, visant à favoriser les modes alternatifs, le risque est fort d'un accroissement des congestions et de la dégradation des espaces publics.

2019

2030

Population



76 759
habitants



91 132
habitants

Nombre de déplacements par jour



287 846
déplacements



341 745
déplacements

Déplacements en automobile sans PDM



137 590
déplacements



163 354
déplacements

Déplacements en automobile avec PDM



137 590
déplacements



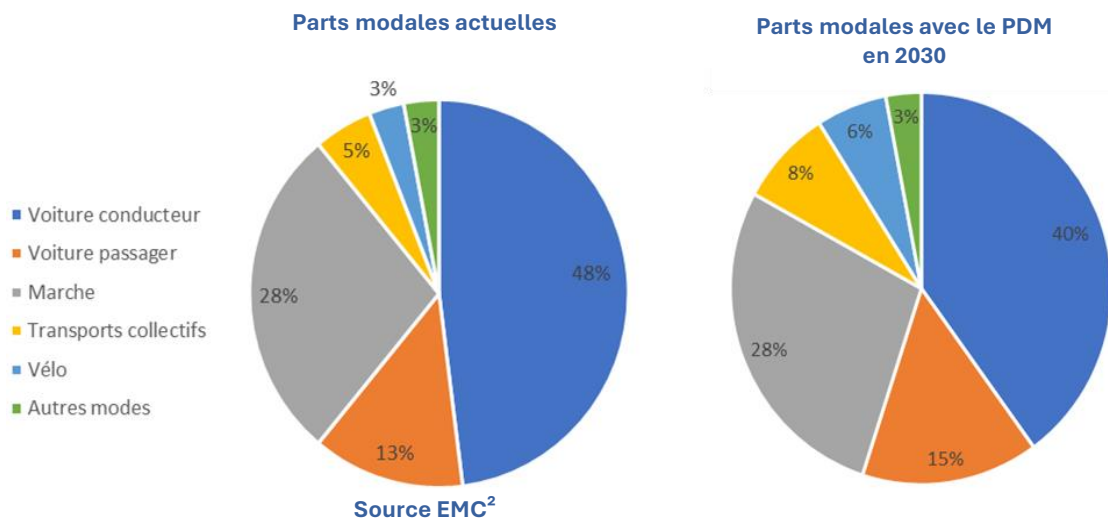
136 698
déplacements

Les ambitions du PDM

» De la prédominance de l'automobile à un rééquilibrage modal avec le PDM sur Grand Lac

En termes de répartition modale issue de l'EMC², **la voiture représente 61 % des trajets** (dont 48 % voiture conducteur) suivi de la marche avec près de 28 % des déplacements, les autres modes dont les transports collectifs (5 %) ont une part relativement faible actuellement.

La réalisation du PDM doit permettre de tendre vers une **amélioration notable des modes alternatifs au détriment de l'automobile**. L'usage de la voiture restera important mais ne sera plus un réflexe automatique. En effet, pour des trajets de courte distance, la marche et le vélo devront devenir des modes pertinents dans le choix modal des habitants. **La population de Grand Lac utilisera davantage la marche et le vélo, avec des conditions de déplacements devenues plus agréables et sécurisées grâce à un meilleur partage de la voirie**. Le renforcement des transports collectifs et notamment du TER et les contraintes accrues sur le stationnement entraîneront un report modal de la voiture vers les transports collectifs.



» Assumer la croissance démographique de Grand Lac sans subir de conséquences environnementales grâce à un volume de déplacements en automobile contenu

Avec **19 % de croissance de déplacements attendue d'ici à 2030**, il convient grâce au PDM d'éviter que les flux automobiles suivent la même tendance. Les actions proposées dans le PDM ont été analysées en termes d'impacts sur les trajets du quotidien et ce, en fonction de l'évolution attendue selon les modes de transports.

Ainsi, agir sur le développement de la pratique cyclable, **densifier l'offre en transports collectifs**, favoriser un usage partagé de l'automobile permet de limiter fortement le recours à l'automobile.

Dès lors, il est attendu globalement une stagnation des déplacements en automobile avec une part plus importante d'automobilistes passagers du fait du développement du covoiturage notamment.

Mais cette ambition implique de permettre de presque **doubler le nombre de déplacements en transports collectifs** ce qui nécessite des investissements pour offrir plus de services et améliorer leur régularité afin de les rendre compétitifs par rapport à un déplacement en voiture.

De même, l'explosion attendue du volume de déplacements à vélo nécessite la **réalisation d'aménagements cyclables** en lien avec le schéma directeur cyclable de Grand Lac pour permettre des trajets sécurisés sur le territoire.

Evolution des parts modales actuelles en 2030 avec le PDM :

- Voiture conducteur : Baisse de 8 points
- Voiture passager : Hausse de 2 points
- Marche : Stabilisation
- Transports collectifs : Hausse de 3 points
- Vélo : Doublement de la part modale
- Autres modes : Stabilisation

Le PDM & le PCAET

Le Plan Climat du Territoire est actuellement composé de 6 thématiques avec le thème 3 : « Faire évoluer les déplacements ».

Comme indiqué dans le document du PCAET, ce thème 3 s'appuie sur le projet de Plan de Déplacements Urbain (PDU) 2019 de Grand Lac, projet arrêté en conseil communautaire mais non approuvé. Sur ce thème, 26 actions regroupées en 7 axes ont été mises en avant.

Cohérence des actions du PDM avec les thèmes et axes du PCAET

Tous sont repris dans le PDM de 2024 :

Thème du PCAET	Axe du PCAET	Traduction dans les actions du PDM
1	Axe 4 : Limiter l'impact des déplacements professionnels	Action 3.6
3	Axe 1 : Privilégier les déplacements doux	Actions 1.5, 1.6, 1.7, 19, 2.1, 2.2, 2.4, et 2.6
	Axe 2 : Réduire les déplacements	Actions 1.5, 1.6, 1.7, 19, 2.1, 2.2, 2.4, et 2.6
	Axe 3 : Développer les ressources pour le covoiturage	Action 2.3
	Axe 4 : Réduire les impacts de l'autosolisme	Action 2.3
	Axe 5 : Réduire les impacts du transport de marchandises et des livraisons	Action 3.2
	Axe 6 : Rendre les transports en commun plus attractifs	Actions 2.1 et 2.2
	Axe 7 : Penser les déplacements à une échelle plus large	Action 3.3
6	Axe 2 : Promouvoir les bonnes pratiques	Actions 3.4, 3.5 et 3.6

Estimation de l'incidence cumulée de l'évolution du parc automobile et des actions du PDM sur les émissions

A l'horizon 2030, une réduction de 20.2% est attendue par rapport à 2019 grâce au PDM et à l'évolution du parc automobile. En considérant l'évolution du parc automobile entre 2015 à 2019 (réduction de 2%) l'évolution globale est de l'ordre 22,2 % entre 2015 et 2030.

	2019	2030	Evolution des émissions
Nox (en kg)	236,86	99,15	-58%
PM10 (en kg)	52,12	14,4	-72%
PM2,5 (en kg)	12,79	10,75	-15%
GES (en kg)	65077.5	51987.23	-20%

La réduction des km parcourus en voiture particulière ne répond pas à elle seule aux objectifs du PCAET assignés à la mobilité pour 2030 qui est une réduction de 32% entre 2015 et 2030.

Néanmoins, il est à noter que le PDM, dans son action socle sur le réseau viaire, souhaite la mise en place d'une limitation à 110 Km/h sur l'A41. Cette mesure, qui n'est pas de la responsabilité de Grand Lac, diminuerait fortement les GES de l'ordre de 6 000 t (*calcul basé sur des estimations du CEREMA*) par an. Ainsi, si le 110 km/h était la norme sur la traversée de Grand Lac en 2030 la diminution des GES serait alors de 30 %.

De même, il convient de noter que les actions sur la desserte des marchandises ne sont pas comptabilisées dans les km VP économisés avec notamment une optimisation des déplacements des poids lourds et la desserte intra urbaine par des modes alternatifs (action 3.2 : Implantation des Centres de Distribution Urbaine) faute de données précises en la matière.

Ainsi, nous concluons qu'à l'horizon 2030 les objectifs de réduction du PCAET assignés à la mobilité sont bien cohérents avec les actions mises en place dans le PDM.

UNE DÉCLINAISON OPÉRATIONNELLE

Orientation 1 : Réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public

Le PDM est l'occasion de **repenser l'organisation de l'espace public et ses fonctions**. La rue doit être le reflet d'un changement des moyens de déplacements et d'une réduction des trajets en voiture. La place réservée à chaque mode est en pleine redéfinition, et le PDM est l'occasion d'en fixer les priorités. **Chaque niveau de routes doit être réévalué**, de l'autoroute aux ruelles, pour **adapter les circulations et engager une transition nécessaire des mobilités**.

L'action socle de cette orientation est l'évolution du réseau viaire avec notamment **l'organisation autour de l'A41 pour faciliter son raccordement (échangeur sur Entrelacs) mais également pour limiter ses nuisances (limitation de la vitesse à 110 Km/h)**.

Cette orientation doit permettre un **meilleur rééquilibrage des modes sur l'espace viaire** est ce grâce à une hiérarchisation basée sur la fonction des voies au niveau des différentes circulations.

Il convient par cette orientation, d'agir sur la **pacification de voirie**, que ce soit par des mesures coercitives pour restreindre les circulations de transit, de poursuivre la réelle pacification des secteurs à 30 Km/h et notamment au niveau des établissements scolaires où dès que possible le **concept de rue des écoles** devra devenir la norme.

Enfin, pour pouvoir garantir le fort développement attendu des modes alternatifs à l'automobile, il conviendra de **favoriser les TC sur la voirie, d'achever les aménagements du Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac, de développer un territoire plus marchable et accessible**. Afin de

rendre possible la mise en œuvre de ces aménagements il conviendra de **se réapproprié une partie des espaces actuellement dévolus au stationnement automobile**.

Déclinaison opérationnelle en actions

Action socle – Evolution du réseau viaire

> Définir l'organisation et l'évolution de la voirie pour un meilleur rééquilibrage des modes

1.1 - Hiérarchisation future du réseau viaire

> Agir sur la pacification de la voirie

1.2 – Contraindre la circulation de transit et la circulation de poids lourds pour protéger les quartiers dans les secteurs les plus denses

1.3 – Réaliser une pacification réelle des secteurs en zone 30

1.4 – Aller vers un développement de la Rue aux écoles

> Offrir plus de place aux modes alternatifs à la voiture

1.5 – Aménager la voirie pour améliorer la performance des lignes fortes du réseau bus

1.6 – Achever le maillage prévu au Schéma Directeur Cyclable de Grand Lac

1.7 – Œuvrer pour un territoire marchable

1.8 – Favoriser l'accessibilité de tous

1.9 – Utiliser des espaces actuellement dévolus aux stationnements automobiles à d'autres usages

Orientation 2 : Développer l'offre et les services pour favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile

Toutes les alternatives à l'automobile doivent être renforcées, tant en offre qu'en service. Elles seules provoqueront et accompagneront le retrait de la voiture sur le territoire. Il faut pour cela **assurer un maillage cohérent en réseau cyclable et en transports en commun**.

En action socle pour répondre à cette orientation, **le développement de l'offre TER** qui constitue un réseau essentiel pour les déplacements du quotidien que ce soit en direction de Chambéry, Annecy, Lyon, Culoz ou Genève.

Concernant le développement de l'offre alternative à la voiture individuelle, il convient de continuer de **développer le réseau Ondéa** que ce soit au niveau des lignes régulières ou du réseau de transport à la demande afin d'offrir la meilleure solution de transports collectifs aux habitants / actifs et visiteurs de Grand Lac.

L'intermodalité doit également continuer à se développer notamment au niveau des **pôles d'échanges** afin de rendre cohérente la politique de rabattement en cycle en lien avec le schéma directeur cyclable mais également l'accueil de véhicules automobiles au niveau des gares.

Il convient également d'œuvrer pour **favoriser le covoiturage**, l'autosolisme, notamment dans les trajets domicile-travail, engendre des flux de véhicules importants en heures de pointes qui congestionnent les axes. Or, plus de personnes dans chaque véhicule c'est moins d'automobiles tous les jours sur les routes.

En lien avec le schéma directeur cyclable il est nécessaire de poursuivre le développement des services associés et notamment du **stationnement des cycles** car, à vélo comme en automobile on part

toujours d'une place de stationnement pour en rejoindre une autre, or, si le stationnement cyclable n'est pas assuré sur le trajet, la pratique cyclable peut en pâtir.

Le développement de services et d'équipements favorables à l'écomobilité est essentiel pour permettre à la fois d'accompagner le nécessaire besoin d'un avitaillement différent que le thermique mais également de **limiter la motorisation des ménages en développant l'autopartage**.

Déclinaison opérationnelle en actions

Action socle – Création d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) au niveau de Métropole Savoie

> Développer l'offre alternative à la voiture individuelle

2.1 – Développer l'offre bus

2.2 – Favoriser la mise en place de réels pôles d'échanges multimodaux

2.3 – Lutter contre l'autosolisme en favorisant le covoiturage

2.4 – Porter la mise en œuvre d'un plan de stationnement vélo ambitieux

2.5 – Développer l'offre de service pour les vélos et la micromobilité

> Développer les services et équipements favorables à l'écomobilité

2.6 – Travailler sur les stratégies d'avitaillement des véhicules des particuliers / Poids Lourds et Bus

2.7 – Développer l'offre d'autopartage

2.8 – Déployer un outil participatif pour améliorer la sécurité des trajets en modes actifs

Orientation 3 : Définir un cadre règlementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités

Inscrire les mesures règlementaires nécessaires pour une meilleure mobilité dans un cadre établi pour en garantir l'application afin **d'acter les changements de pratiques modales**.

Les habitants, les actifs, les entreprises vont connaître un changement fort de l'offre de mobilités. **Se déplacer en voiture va devenir plus contraignant, utiliser les transports en commun ou les modes actifs plus simple**. Les modifications de l'offre et du cadre règlementaire doivent cependant être complétées par un **accompagnement adapté**.

En premier lieu, la mobilité des habitants / visiteurs / actifs de Grand Lac ne se limitent pas aux limites administratives, or, un trajet qui associe différents services de mobilité devient vite compliqué à gérer du fait des différents « gestionnaires » de ces offres qui ne sont pas forcément toutes interoperables, ou l'information / réservation n'est pas très lisible pour les différents usagers.

Ainsi, Grand Lac souhaite aller vers **la création d'un syndicat mixte sur la mobilité avec Grand Chambéry, Cœur de Savoie et le Département de la Savoie, ce qui permettra de gagner en cohérence et lisibilité**.

Au niveau règlementaire, il convient d'agir sur les politiques de stationnement automobile ou les livraisons. En effet, la **mise en place de politique de stationnement** est reconnue comme un levier pour favoriser le report modal, utiliser à bon escient cela permet alors également d'offrir des opportunités sur l'espace public pour réaffecter les places automobiles non utilisées du fait d'une meilleure rotation à d'autres usages. Concernant les **livraisons de marchandises**, celles-ci sont indispensables pour l'activité économique mais il convient qu'elles soient **organisées** pour ne pas nuire à la mobilité de tous.

Le **lien entre urbanisme et déplacements** est important, il est nécessaire d'agir en complémentarité sur ces deux sphères, notamment en termes de normes de stationnement pour mieux configurer la mobilité de demain et d'engager une série de réflexions et d'actions, dont certaines pourront être traduites règlementairement dans les documents de planification urbaine (PLUi) et d'autres infuser une réflexion transversale entre services/directions de Grand Lac et des communes, mais aussi avec les partenaires de Grand Lac.

Enfin, **la communication et la sensibilisation** sont essentielles pour changer les pratiques, les différentes données sur la mobilité doivent être analysées pour permettre de mieux comprendre et mieux agir mais doivent également devenir une source actualisée pour les usagers afin de faciliter leurs déplacements sur le territoire.

Déclinaison opérationnelle en actions

Action socle – Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie

> Agir sur les politiques de stationnement

3.1 – *Faire évoluer les politiques de stationnement sur voirie et assurer leur contrôle*

3.2 – *Faire évoluer les politiques de livraisons et assurer leur contrôle*

> Traduire les actions règlementairement dans le PLUi

3.3 – *Mieux lier urbanisme et mobilité*

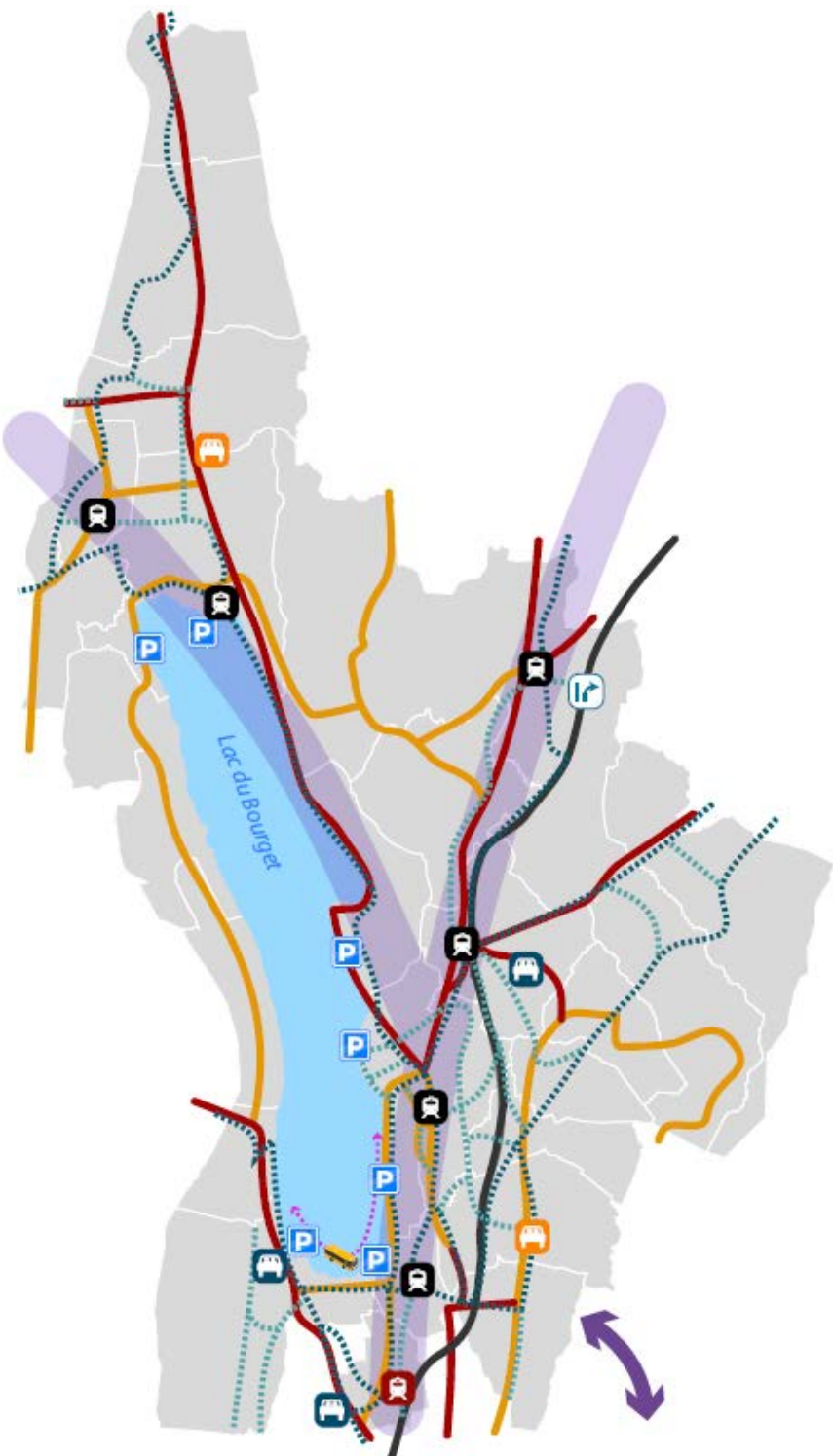
> Communiquer et sensibiliser

3.4 – *Mener des campagnes de communication et de sensibilisation sur la mobilité alternative à la voiture individuelle*

3.5 – *Faciliter le parcours des usagers sur Grand Lac*

3.6 – *Assurer le suivi des actions du PDM en associant les entreprises dans la démarche*

Stratégie des interventions



Réseau viaire
















-  Création échangeur Saint-Girod
-  Axe majeur de transit
-  Axe majeur local
-  Axe de rabattement sur l'axe majeur
-  Liaison principale communautaire
-  Généralisation de la ville à 30km/h pour les communes de Grand Lac hors axes structurants
-  Sécurisation de l'ensemble des Entrées/Sorties des établissements scolaires, avec passage au concept de "rue aux écoles" en dehors des axes structurants
-  Réalisation de cheminements piétons sécurisés dans les secteurs où se concentrent une intensité piétonne
-  Achever la mise en accessibilité des arrêts de bus sur Grand Lac et oeuvrer pour une accessibilité des itinéraires piétons





Schéma cyclable

-  Réseau structurant
-  Réseau secondaire
-  Répondre aux objectifs de parts modales souhaitées pour le vélo en déployant des emplacements vélos sur la voirie et l'espace public et au niveau des pôles d'échanges



Transports collectifs

-  Création d'un Service Express Métropolitain (SERM)
-  Développer l'offre et l'amplitude des lignes fortes du réseau Ondéa, étudier et mettre en place de nouvelles lignes, développer le Transport à la Demande pour absorber les flux liés au développement du territoire.
-  Aller vers un syndicat mixte cohérent à l'échelle d'un bassin de vie

Pôles d'échanges multimodaux

-  Gares et haltes ferroviaires à améliorer/conforter
-  Future halte ferroviaire
-  Pôles de covoiturage à améliorer/conforter
-  Pôles de covoiturage à créer

Une réglementation cohérente aux abords des plages

-  Mise en place d'un stationnement payant sur les différentes plages : Chindrieux – Châtillon, Conjux, Brison-St-Innocent – Pointe de l'Ardre, Aix-les-Bains depuis Rowing jusqu'à Mémard, Tresserve – Lido, Viviers-du-Lac – Mottets, Le Bourget-du-Lac.
-  Création de navettes bus des plages estivales



Communauté d'Agglomération Grand Lac

1500 Boulevard Lepic
73100 Aix-les-Bains

Tél : 04-79-35-00-51
Web : <https://grand-lac.fr>





SEANCE PUBLIQUE DU CONSEIL MUNICIPAL
DU MARDI 24 SEPTEMBRE 2024

Délibération N°182/ 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE LE VINGT QUARE SEPTEMBRE
A DIX HUIT HEURES TRENTE

Le conseil municipal de la ville d'AIX LES BAINS, dûment convoqué le 17 septembre 2024, s'est réuni, au Centre culturel et des Congrès André Grosjean pour des raisons de sécurité sanitaire, sous la présidence de **Renaud BERETTI, maire.**

NOMBRE DE CONSEILLERS

En exercice	: 35
Présents	: 25 puis 26 puis 25 puis 26
Votants	: 30 puis 31

ETAIENT PRESENTS

Renaud BERETTI, Marie-Pierre MONTORO-SADOUX, Michel FRUGIER, Isabelle MOREAUX-JOUANNET, Thibaut GUIGUE (jusqu'à 19h50, vote de la délibération 161), Sophie PETIT-GUILLAUME, Jean-Marc VIAL, Christèle ANCIAUX, Karine DUBOUCHET-REVOL, Michelle BRAUER, Christophe MOIROUD, Esther POTIN (à partir de 19h10 avant vote de la délibération 157)) Claudie FRAYSSE, Alain MOUGNIOTTE, Céline NOEL-LARDIN, Amélie DARLOT-GOSSELIN (à partir de 20h45 avant vote de la délibération 171), Nicole MONTANT-DERENTY, Pierre-Louis BALTHAZARD, Marietou CAMPANELLA, André GRANGER, Valérie VIOLLAND, Halifa HADJI, Marie DUNAND, Gilles CAMUS, Daniel CARDE, Martine PEGAZ-HECTOR et André GIMENEZ

ETAIENT EXCUSES

Thibaut GUIGUE (a donné pouvoir à partir de 19h50 à Marie-Pierre MONTORO-SADOUX), Nicolas VAIRYO (a donné pouvoir pour la séance à Karine DUBOUCHET-REVOL), Nicolas POILLEUX (a donné pouvoir pour la séance à Renaud BERETTI), Lucie DAL-PALU, Esther POTIN (jusqu'à 19h10), Philippe OBISSIER, Amélie DARLOT-GOSSELIN (a donné pouvoir jusqu'à 20h45 à Isabelle MOREAUX-JOUANNET), Jérôme DARVEY (a donné pouvoir pour la séance à Céline NOEL-LARDIN), Marina FERRARI (a donné pouvoir pour la séance à Gilles CAMUS), France BRUYERE, Christian PELLETIER.

SECRETAIRE DE SEANCE : Céline NOEL-LARDIN

En début de séance, le Maire propose de modifier l'ordre de passage des questions et de passer la délibération 182 « Plan de mobilité Grand Lac » avant la délibération 162 « Attribution de subventions ». Proposition acceptée par le Conseil municipal.

182. PLAN DE MOBILITE DE GRAND LAC COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION – AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL

Nicole MONTANT-DERENTY est rapporteur de l'exposé ci-dessous.

Le Plan de Mobilité est un document rédigé par Grand Lac communauté d'Agglomération en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM). Il détermine, sur le territoire de la communauté d'agglomération, les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes, du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement.

Le PDM doit permettre de contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de préservation de la biodiversité et de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air et la pollution sonore.

Il doit répondre aux 11 objectifs généraux définis par la loi et s'élabore en 4 étapes : diagnostic, projet soumis à l'avis des personnes publiques associées, en particulier les 28 communes de la communauté d'agglomération, participation du public et vote du PDM définitif en conseil communautaire.

Le document en annexe est celui rédigé dans le cadre de la deuxième étape – avis des personnes publiques associées. Arrêté en conseil communautaire du 09 juillet 2024, il a été reçu par lettre recommandée envoyée le 17 juillet 2024, afin que le conseil municipal puisse émettre un avis avant le lancement de la procédure d'enquête publique.

Sur notre territoire attractif d'un point de vue économique et touristique, la population est en constante augmentation : +19% de croissance démographique est attendue entre 2019 et 2030, soit 54 000 déplacements quotidiens supplémentaires, une hausse significative du parc automobile et des besoins spécifiques en matière de stationnement.

L'ambition du PDM est d'aboutir d'ici à 2030 à un rééquilibrage modal avec une utilisation contenue (baisse de 8 points) de la voiture individuelle qui représente aujourd'hui 48% des trajets au profit des modes alternatifs et actifs :

- encourager la marche et le vélo (doublement de la part modale de 3 à 6%) par des conditions de déplacements plus agréables et sécurisées grâce à l'apaisement des vitesses et un meilleur partage de la voirie ;
- densifier l'offre en transports collectifs (hausse de 3 points) ;
- favoriser le covoiturage (hausse de 3 points) ;
- optimiser l'offre de stationnement ;
- permettre aux personnes non motorisées de se déplacer.

La déclinaison opérationnelle est proposée en 3 orientations :

- 1) réduire l'usage de la voiture et apaiser la ville en agissant sur l'espace public ;
- 2) développer l'offre et les services pour favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile ;
- 3) définir un cadre réglementaire lisible par tous pour agir sur les mobilités.

En tant que ville-centre (40% de la population du territoire de Grand Lac, 2500 ha/km² contre 263 ha/km² sur l'ensemble de l'agglomération), la commune d'Aix-les-Bains est un pôle majeur de mobilité sur le territoire de Grand Lac. La ville mène une politique volontariste en faveur des modes de déplacement actifs et alternatifs, de l'apaisement des vitesses et de la sécurité routière. Elle coopère dans ce sens avec l'AOM Grand Lac et le réseau des partenaires de la mobilité pour répondre aux besoins de sa population, améliorer la desserte des communes limitrophes et fluidifier les déplacements pendulaires.

Du fait de sa compétence en matière de voirie, son action est déterminante dans la structuration des mobilités.

Le présent projet de PDM pose les bases d'une nécessaire répartition des rôles et financements entre les collectivités en fonction des projets d'aménagement à réaliser et des actions d'accompagnement à mener auprès des usagers.

Le conseil municipal de la Ville d'Aix-les-Bains émet un avis favorable au présent projet de PDM et demande à Grand Lac communauté d'agglomération de veiller à :

- conforter la nécessaire collaboration amorcée entre l'AOM Grand Lac communauté d'agglomération et les services de la commune en matière de mobilité ;
- renforcer la prise en compte du rôle, des besoins et spécificités de la ville-centre en matière de voirie, infrastructures et déplacements ;
- optimiser la coopération en matière de financement, de commande d'équipements, d'études et de projets d'aménagement et de services, de stationnement et d'actions d'accompagnement à la mobilité ;
- préciser par conventionnement les rôles respectifs de l'AOM et de la commune en matière d'entretien des infrastructures de mobilité douce.

Vu l'examen de ce dossier par la commission n°3 – Aménagement urbain, environnement et qualité de la vie quotidienne

Après en avoir débattu, le Conseil municipal à l'unanimité avec 31 voix POUR :

AUTORISE le Maire, ou son représentant, à émettre un avis favorable au dossier du Plan de mobilité de Grand Lac (PDM) arrêté en conseil communautaire du 09 juillet 2024 avant le lancement de la procédure d'enquête publique.

POUR EXTRAIT CONFORME

Renaud BERETTI
Maire d'Aix-les-Bains



Transmis le : 06.10.2024
Publié sur le site de la commune le : 08.10.2024
Exécutoire le : 08.10.2024

« Le Maire certifie le caractère
exécutoire du présent acte à la
date du ...08/10/2024... »

Par délégation du maire,
Gilles MOCELLIN
Directeur général des services



ACTES : Accusé de réception de la transmission d'un acte

À partir de actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr <actes-dgcl-noreply@interieur.gouv.fr>

Date Ven 04/10/2024 14:42

À Carole ZANCHI <c.zanchi@aixlesbains.fr>; acte-controlelegalite@omnikles.com <acte-controlelegalite@omnikles.com>

 2 pièces jointes (3 Ko)

EACT--PREF073-217300086-20241004-19003.xml; 073-217300086-20240924-24092024_182-DE-1-2_19264.xml;



Accusé de réception

Acte reçu par: Préfecture de la Savoie

Nature transaction: AR de transmission d'acte

Date d'émission de l'accusé de réception: 2024-10-04(GMT+1)

Nombre de pièces jointes: 5

Nom émetteur: Aix les bains

N° de SIREN: 217300086

Numéro Acte de la collectivité locale: 24092024_182

Objet acte: DCM182 - Plan Mobilité Grand Lac

Nature de l'acte: Délibérations

Matière: 8.4-Amenagement du territoire

Identifiant Acte: 073-217300086-20240924-24092024_182-DE

Rapport d'erreur(s):