

# Traits d'agences

L'actualité des agences d'urbanisme

Supplément au n° 151 de **traits urbains**, le magazine de l'immobilier et de la ville (ne peut être vendu séparément).

## AMÉNAGER AVEC LES SERM, METTRE LES TERRITOIRES SUR DE BONS RAILS



### PORTTRAITS

**Didier Decoupigny**  
Vent du Nord

**Sylvie Cassou-Schotte**  
L'eau à la bouche



# 46

PRINTEMPS 2025

## Les SERM, leviers de transformation territoriale

L'accès de tous à une mobilité du quotidien performante est un enjeu d'équité territoriale. C'est dans cet objectif qui est à la fois social, écologique et d'aménagement des territoires, que la loi de décembre 2023 a ouvert la possibilité de création de Systèmes Express Régionaux Métropolitains (SERM) comme catalyseurs de mobilités plus inclusives et de cohésion territoriale.

Dans de nombreux territoires, notamment les espaces peu denses, l'absence d'alternatives fiables et abordables à la voiture individuelle est ressentie comme une source d'exclusion et constitue un frein à la cohésion sociale. En reconnectant ces espaces entre eux et avec les centres urbains grâce à une offre de transport intermodale, économique et décarbonée, les SERM ambitionnent de répondre aux besoins de mobilité et à ces déséquilibres.

Mais penser un SERM, ce n'est pas seulement concevoir un projet de transport : c'est aussi engager un projet territorial et une réflexion d'urbanisme. C'est tout particulièrement ce lien entre mobilité et aménagement des territoires qui inspire le cycle de réflexion engagé par la Fnau en lien avec les agences d'urbanisme, le ministère de la Transition Écologique, les associations de collectivités et les opérateurs. Il s'agit en effet de saisir l'opportunité des SERM pour réorganiser les documents d'urbanisme afin de renforcer les centralités, d'organiser la densification autour des pôles bien desservis et de favoriser la sobriété foncière.

Autour des gares ou des pôles d'échanges, de nouveaux projets d'aménagement ont vocation à émerger, favorisant la mixité de logements, d'activités ou services, d'espaces publics de qualité favorisant les modes actifs. Ces ambitions nécessitent une connaissance territoriale fine, une anticipation foncière forte et une gouvernance élargie, fondée sur le dialogue entre tous les acteurs.

Ce numéro illustre la richesse des initiatives locales dans lesquelles sont impliquées les agences d'urbanisme et appelle à une mobilisation conjointe des élus et des techniciens de la mobilité et de l'urbanisme pour faire des SERM des vecteurs de transformation en profondeur de nos territoires.

**Sonia de La Provôté,**  
sénatrice du Calvados,  
présidente de la FNAU

**TRAITS D'AGENCES** actualité des agences d'urbanisme, supplément au numéro 145 de Traits urbains, le magazine de l'immobilier et de la ville (ne peut être vendu séparément) - Editeur: Innovapresse - 88 boulevard de la Villette - 75019 Paris - Tél.: 01 48 24 81 20 - www.innovapresse.com - RCS Paris B 329 255 566 - ISSN: 1776-9604 - Commission paritaire: 0324 T 87608 - Directeur de la publication: Gaël Chervet - Traits d'agences est réalisé en partenariat avec la Fédération nationale des agences d'urbanisme: 22 rue Joubert, 75009 Paris - Tél. 33 (0)1 45 49 32 50 - www.fnau.org - Pilotage éditorial: Brigitte Bariol-Mathais, Karine Hurel, Florence Charlier (FNAU), Marie-Christine Vatov (Innovapresse). Ont participé à ce numéro : DIGITM, Argantaël Beucherie (AUD Saint-Omer), Jean Coldefy (Transdev), Sylvie Cassou-Schotte (Bordeaux Métropole et A'Urba), Didier Decoupigny (ADULM), Guillaume Dubrulle (AGUR), Hanae El Gouj (Audab), Anne-Céline Imbaud de Trogoff (Société des grands projets), Stéphane Lerendu (SNCF Gares & Connexions), Melvin Lo Destro (AUDAT Var), Ludovic Meyer (EPURES), Alexandre Mora (Transdev), Chloé Noël (AURAV), François Péron (A'Urba), Pascale Poupinot (Oise-les-Vallées), Isabelle Reynaud (AURG), Caroline Rouennier (AURBSE), Eugénie Ruckebusch (AUD Saint-Omer), Robin Serrecourt (AUTB), Olivier Schampion (ATU), Fabien Soria (AGURAM), Vincent Tinet (Agam), Frédéric Toupin (AUAT), Guillaume Triollier (EPURES), Daniel Zobèle (EPURES). Conception graphique: Laëtitia Loas-Orsel - Directeur artistique: Maxime Buot - Maquette: Maxime Buot - Abonnement annuel à Traits urbains: 139 € TTC (8 numéros) - 25 € le numéro - TVA: 2,1 % - Renseignements et abonnements: abonnement@innovapresse.com - Imprimeur: Chirat - Dépôt légal: à parution. En couverture: © Valéry Joncheray

## Traits d'agences

### PRINTEMPS 2025 BRÈVES D'AGENCES PUBLICATIONS

3  
6

### DOSSIER SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS DIGITM : LES SERM, OUTILS DE JUSTICE SOCIALE, D'ÉCOLOGIE ET D'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES

7

- ▶ SGP: Accompagner les projets de SERM au plus près des besoins **8**
  - ▶ Transdev: Un enjeu d'accessibilité (aux territoires), d'efficacité et de cohérence (des politiques publiques) **9**
  - ▶ SNCF: Les SERM de la gare, au quartier de gare, au territoire **10**
  - ▶ Marseille: Le REM avant le SERM **11**
  - ▶ Besançon: La gouvernance autour des SERM, un enjeu de coordination et de collaboration au cœur des missions des agences d'urbanisme **12**
  - ▶ Bordeaux: Le SERM Girondin, une démarche d'animation de l'articulation entre projet de mobilité et projets d'aménagement **13**
  - ▶ Grenoble: Un projet anticipé depuis les années 70 dans les politiques d'aménagement de la région grenobloise **14**
  - ▶ Metz: SERM Lorraine-Luxembourg: vers un aménagement coordonné des gares et de leur quartier? **15**
  - ▶ Dunkerque: SERM et intermodalité: quelles conditions pour une intermodalité efficace? **16**
  - ▶ Avignon: SERM et intermodalité: quelles conditions pour une intermodalité efficace? **17**
  - ▶ Rouen: Du rail à la ville: le SERM comme levier de transition territoriale **18**
  - ▶ Toulouse: La connexion train-métro, pour un projet SERM performant à Toulouse? **19**
  - ▶ Saint-Étienne: Vers un Service Express Métropolitain en sud Loire: mobiliser, observer et accompagner **20**
  - ▶ Toulon: Observer et projeter l'intermodalité dans la langue des SERM **21**
  - ▶ Strasbourg: D'un suivi des dynamiques de l'offre à un suivi des dynamiques territoriales **22**
  - ▶ Tours: Le SERM de Touraine, un catalyseur des transitions territoriales **23**
  - ▶ La gare de Belfort demain: renforcer l'intermodalité et poursuivre la mutation urbaine **24**
  - ▶ Oise-les-Vallées: Roissy Picardie: un précurseur des Services express régionaux métropolitains (SERM) **25**
  - ▶ Saint-Omer: Quand un quartier gare devient catalyseur de renouveau urbain **26**
- ### PORTRAITS
- ▶ Didier Decoupigny **27**
  - ▶ Sylvie Cassou-Schott

**PAU BAYONNE**

**Accueillir les entreprises en Sud-Aquitain: entre défis fonciers et adaptation climatique**

Comment concilier développement économique et contraintes foncières en Sud-Aquitain? Face à la rareté du foncier et aux impératifs climatiques, près de 70 acteurs locaux – élus, agents des collectivités, aménageurs privés et représentants d'entreprises – se sont réunis le 18 novembre 2024 dans la ZAE de Berlanne à Morlaàs (64) pour échanger sur l'avenir des zones d'activités économiques (ZAE). Deux enjeux majeurs ont été au cœur des réflexions: l'adaptation au changement climatique et la réduction de la consommation foncière. Améliorer le bien-être au travail, renforcer l'attractivité et l'accessibilité des ZAE sont des priorités pour s'adapter à un climat en mutation. En parallèle, la densification, le renouvellement urbain et la mutualisation des espaces émergent comme des solutions incontournables pour répondre aux objectifs de sobriété foncière. Pierre-Cécile Brasseur du cabinet Synopter a souligné une approche nouvelle: ne plus seulement vendre du foncier aux entreprises, mais leur offrir une véritable expérience. Il s'agit de penser le projet global, d'être exigeant dans les choix et de miser sur les acteurs volontaires pour une dynamique collective. Au sortir des échanges, l'AUDAP réaffirme son engagement aux côtés des collectivités du Sud-Aquitaine pour les accompagner dans leurs projets, tester de nouveaux outils comme l'Association Foncière Urbaine (AFU) et instaurer des échanges réguliers pour partager les retours d'expérience d'autres territoires. ■

Retrouvez au lien suivant les actes du séminaire « Nos ZAE, Nos envies », Actes qui se présentent comme un « Petit Manuel inspirant », nous l'espérons tout au moins!

[www.audap.org/nos-ressources/document/seminaire-nos-zae-nos-envies](http://www.audap.org/nos-ressources/document/seminaire-nos-zae-nos-envies)



© AUDAP

**MONTBÉLIARD**

**Réflexion sur l'entrée Ouest de la ville**

Dans le cadre de son Opération de Revitalisation de Territoire (ORT), la Communauté de Communes du Pays de Lure (CCPL) a sollicité l'ADU pour approfondir ses réflexions sur l'entrée Ouest et son articulation avec le centre-ville. Situé dans cet espace, le futur Pôle d'Echange Multimodal de la gare (PEM) présente de forts enjeux, non seulement en termes d'intermodalité et d'accessibilité, mais aussi de confortement et de redynamisation du centre-ville. L'ADU participe aux rencontres organisées par le CEREMA avec un collectif d'acteurs (CCPL, commune, Région Bourgogne-Franche-Comté, SNCF, etc.) et contribue à l'émergence d'un projet multidimensionnel. Les échanges et l'analyse de l'ADU ont par exemple abouti à un consensus des partenaires sur les objectifs d'aménagement: renforcement de la fonction urbaine de la gare, développement de la multimodalité de façon adaptée au territoire à dominante rurale et intégration des enjeux climatiques. Ils ont été traduits dans la formalisation d'une esquisse d'aménagement et un pré-programme. Sur ces bases, un cahier des charges a été établi pour lancer une consultation de maître d'œuvre à partir du printemps. Il s'agira de réaliser, à partir du second semestre 2026, une première tranche d'aménagement pour s'inscrire dans le calendrier du programme régional Centralités Rurales en Région (C2R). ■



© CEREMA

**URBA 8**

**Les équipes des agences d'urbanisme des Hauts-de-France réunies à Dunkerque pour le séminaire annuel «Urba8»**

C'est désormais une tradition pour Urba8, le réseau des 8 agences d'urbanisme des Hauts-de-France: réunir durant toute une journée l'ensemble des équipes. L'occasion pour les collaborateurs des agences de rencontrer leurs homologues, d'échanger sur les projets et les pratiques professionnelles quotidiennes mais aussi de (re)découvrir un territoire de la région. Pour l'édition 2024, c'est l'Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre-Dunkerque (AGUR) qui a eu le plaisir d'accueillir le 14 novembre dernier à la Halle aux sucres près de 200 confrères et consœurs pour une matinée consacrée à une courte conférence plénière suivie d'ateliers centrés cette année sur les méthodes et outils-métiers innovants dans les agences: intelligence artificielle, serious game, création vidéo, pensée visuelle ou encore mise en récit. L'après-midi fut quant à lui dédié à la découverte de lieux emblématiques du Dunkerquois: le Môle 1, ancien espace portuaire en reconquête; le centre-ville de Dunkerque; le Grand port maritime; le fort des dunes de Leffrinckoucke et le futur grand site de France des dunes de Flandre; le Fonds régional d'art contemporain; le Palais de l'univers et des sciences; la station balnéaire de Malo-les-bains; la ville historique de Bergues... tout cela sous le magnifique soleil du Nord, évidemment! ■



© Urba8

**METZ**  
**Les 50 ans de l'AGURAM**

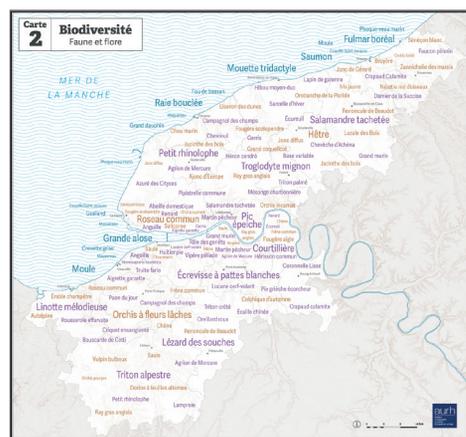
Le 6 décembre 2024, l'agence messine a pris le temps de regarder dans le rétroviseur, de retracer le chemin parcouru depuis cinq décennies aux côtés des territoires de Moselle. Un lieu superbe: Saint-Pierre-aux-Nonnains, la plus vieille église de France, à Metz. Une équipe, des administrateurs et partenaires au top pour célébrer cette belle, longue et passionnante histoire. Plus de 200 participants. En résumé, une soirée mémorable! Elle a débuté par une présentation de l'agence par Pierre Fachot et Régis Brousse (président et directeur général), suivie d'une immersion dans les locaux, à la rencontre des collaborateurs, grâce à une vidéo inédite. Puis deux grands chapitres ont convoqué des personnalités et élus locaux au micro: Hériter, façonner, se souvenir, pour replonger dans un demi-siècle d'aménagement, de transformations, de mutations. L'Eurométropole de Metz, les territoires mosellans et l'agence, ce sont des destins qui se croisent, s'imbriquent, s'étayent, se nourrissent. Elle a façonné le territoire et le territoire l'a façonnée. Se situer, se projeter, s'imaginer, pour nous ramener vers le présent, aborder les défis à relever, s'interroger sur l'agence que nous voulons pour demain (quelle ingénierie publique au service des territoires?). François Grosdidier, président de l'Eurométropole et maire de Metz, a conclu les prises de parole et lancé le cocktail. ■ Vidéo, photos, exposition rétrospective & prospective, totebags collectors, livrets de jeux et carnet d'artiste: replongez-vous dans ce temps fort : [bit.ly/50ansAGURAM](https://bit.ly/50ansAGURAM)



© AGURAM

**LE HAVRE**  
**Une série de cartes «à la Vidal de la Blache» - Estuaire de la Seine**

Inspirée par les célèbres cartes du géographe Paul Vidal de la Blache qui ont enchanté des générations d'écoliers tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, l'Agence d'urbanisme Le Havre - Estuaire de la Seine propose une série de cartes explorant, à travers des thèmes variés, les multiples facettes du territoire estuarien. Après avoir conçu en 2023 une première carte présentant les productions territoriales de l'estuaire de la Seine, l'Agence a poursuivi ce travail en 2024, en mettant en lumière une sélection d'espèces de la faune et de la flore représentatives du territoire. La méthode d'élaboration repose sur un recensement minutieux des espèces mentionnées dans les atlas de la biodiversité et les états initiaux de l'environnement des SCoT et des PLUi des dix-huit EPCI du périmètre d'étude de l'Agence, croisé avec les connaissances d'experts du territoire. Les espèces ont ensuite été classées par milieu et par types, avant de sélectionner un panel plus restreint. Afin de renforcer la vocation pédagogique de la carte, et alors que le recto s'appuie sur un jeu typographique, un verso illustré y a été ajouté. Il représente une sélection d'espèces emblématiques du territoire, à la manière des planches d'illustrations naturalistes. L'AURH poursuit ainsi son ambition de sensibiliser aux enjeux environnementaux et territoriaux de l'estuaire de la Seine. ■ En savoir plus : [www.aurh.fr/carte-biodiversite](http://www.aurh.fr/carte-biodiversite)



© AURH

**OISE-LES-VALLÉES**  
**Une méthode d'identification des logements vacants**

Les évolutions récentes en matière de définition de friche, comme le décret du 26 décembre 2023, apportent des précisions pour aider les territoires à mieux les identifier. C'est ainsi que dans ce cadre Oise-les-Vallées a cherché à repérer des sites répondant au critère de «concentration élevée de logements vacants ou d'habitat indigne». Néanmoins la formulation de cet indicateur demeure vague et soulève des interrogations, nécessitant des clarifications. À titre d'exemple, la question du seuil de vacance considérée comme «élevée» demeure floue. Par ailleurs, le décret ne précise ni la nature ni le type (collectif ou individuel) des logements vacants concernés. Or cette distinction est importante car ces deux types de logements présentent des causes de vacance et des solutions différentes. Considérant ces faits, l'Agence a testé une méthode pour les vallées de l'Oise permettant de qualifier et de repérer la concentration élevée des logements vacants aussi bien dans le collectif que l'individuel. Ce travail a permis de constater que même si un phénomène de concentration de la vacance peut être observé sur le territoire, il est compliqué de la qualifier comme étant élevée. Ainsi, il semble être plus intéressant dans des territoires situés en dehors de zones urbaines fortement densifiées d'étudier au cas par cas la localisation au bâtiment des logements vacants de plus de cinq ans et dont le taux de vacance est supérieur à 60%. ■



© Oise-les-Vallées

**POPULATION DES TERRITOIRES EN MOSELLE : REGARD SUR L'ÉVOLUTION 2016-2022**

Metz



L'AGURAM a saisi l'occasion de la publication des données de population communale 2022 (Insee), pour inaugurer son nouvel Observatoire socio-économique en Moselle.

Sa vocation: rendre compte des dynamiques à l'œuvre, porteuses d'enjeux pour les collectivités territoriales du département. Quels territoires gagnent/perdent en population? Faut-il voir, dans les contrastes observés, le reflet de différentiels d'attractivité des territoires ou de variations naturelles de la population? Quels enseignements/enjeux tirer de ces constats? Des grands traits de l'occupation humaine de la Moselle aux évolutions récentes, le 1<sup>er</sup> numéro (un Reper' de 12 pages) propose des éléments de réponse aux acteurs locaux. ■

[www.aguram.org](http://www.aguram.org)

**RENATURATION : VERS UN URBANISME RÉGÉNÉRATIF**

Le Havre



Après 2050, la renaturation constituera le seul moyen pour les territoires d'engager des projets artificialisant les sols, en équilibrant ainsi l'équation du ZAN. Dans l'attente, les projets de renaturation peuvent d'ores et déjà compenser la consommation ou l'artificialisation d'un sol qui interviendrait au-delà de l'enveloppe foncière allouée aux territoires. Après avoir défini le concept de renaturation et présenté les outils de sa mise en œuvre, l'étude s'appuie sur l'exemple du Parc-Jardin de la Sente des rivières, à Montivilliers (76). La tuile pédagogique associée identifie les projets qui renaturent au sens du ZAN, parmi des actions aux multiples bénéfices écologiques. ■

[www.aurh.fr/renaturation](http://www.aurh.fr/renaturation)

**UN PORTRAIT DES MOBILITÉS ET DE LEUR ÉVOLUTION**

Grenoble



Tous les deux ans, l'Observatoire des déplacements de la région grenobloise, animé par l'Agence d'urbanisme, édite les Chiffres-clés des déplacements. Cette nouvelle édition, parue en jan-

vier 2025, présente un panorama des tendances en matière de mobilité dans la région grenobloise, sur la base des données disponibles en 2024. Au sommaire: flux, pratiques de mobilité, automobile et trafic routier (dont autopartage et covoiturage), modes actifs (la marche, le vélo, les vélos et trottinettes en libre service), transports collectifs, grande accessibilité (transports aériens, ferroviaires et cars), impacts sur le cadre de vie (qualité de l'air, bruit routier et ferroviaire, accidents de circulation). ■

[www.aurg.fr/article/545/2205-chiffres-cles-des-deplacements-2023-un-portrait-des-mobilites-et-de-leur-evolution.htm](http://www.aurg.fr/article/545/2205-chiffres-cles-des-deplacements-2023-un-portrait-des-mobilites-et-de-leur-evolution.htm)

**LE LOGEMENT ABORDABLE, UN IMPÉRATIF POUR UNE SOCIÉTÉ PLUS INCLUSIVE**



Le logement se fait rare: l'accès à la propriété devient complexe, l'offre locative se réduit, et la demande de logement social atteint des niveaux records. La crise, désormais systémique, freine

les parcours résidentiels, particulièrement pour les jeunes, les personnes âgées et les ménages précaires. Découvrez cet ouvrage, publié dans la collection Points Fnau – aux éditions Gallimard Alternatives – qui explore les politiques locales, met en lumière des retours d'expérience, des initiatives innovantes, et propose des solutions concrètes pour relever les enjeux du logement durable, équitable et accessible à tous. ■

[www.fnau.org/fr/publication/le-logement-abordable-un-imperatif-pour-une-societe-plus-inclusive](http://www.fnau.org/fr/publication/le-logement-abordable-un-imperatif-pour-une-societe-plus-inclusive)

**IM'MODES DE VIE #2: L'ACHAT IMMOBILIER PAR LES EMPLOYÉS ET OUVRIERS**

Grenoble



Avec ce 2<sup>e</sup> numéro de Im'modes de vie, l'Agence poursuit son décryptage des données Cecim et Perval des marchés fonciers et immobiliers au prisme des modes de vie.

Cette publication, parue en décembre 2024, met en lumière les spécificités et les défis auxquels sont confrontés les ouvriers et employés sur le marché immobilier Sud Isérois. Leur pouvoir d'achat immobilier est particulièrement impacté par le contexte de crise immobilière. Cependant, ces catégories socio-professionnelles jouent un rôle significatif dans le marché immobilier du territoire et représentent, entre 2021 et 2024, près d'un quart des acquéreurs du Sud Isère. ■

[www.aurg.fr/article/533/2205-im-modes-de-vie-2-les-ouvriers-et-employes-face-a-l-achat-immobilier.htm](http://www.aurg.fr/article/533/2205-im-modes-de-vie-2-les-ouvriers-et-employes-face-a-l-achat-immobilier.htm)

**REPLACER L'EAU AU CŒUR DE LA VILLE**



La gestion de l'eau en milieu urbain est un défi majeur face aux dérèglements climatiques, à l'urbanisation croissante et aux pressions environnementales. Souvent abordée sous un angle

technique, la question de l'eau appelle pourtant une approche concertée entre urbanisme et gestion des ressources. La Fnau, les agences d'urbanisme et les agences de l'eau ont uni leurs forces pour rassembler, dans le 62<sup>e</sup> numéro des Dossiers Fnau, des recommandations en matière de gouvernance, de planification et d'adaptation au changement climatique, illustrées par des retours d'expérience issus du terrain. ■

[www.fnau.org/fr/publication/replacer-leau-au-coeur-de-la-ville](http://www.fnau.org/fr/publication/replacer-leau-au-coeur-de-la-ville)

# SERVICES EXPRESS RÉGIONAUX MÉTROPOLITAINS

Par Florence Charlier, chargée de mission Urbanisme, Foncier, Habitat à la FNAU

La loi du 27 décembre 2023 a officialisé la création du statut des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) (anciennement appelés « RER Métropolitains »). Cette initiative vise à repenser l'ensemble des mobilités à l'échelle d'un territoire « élargi », en s'appuyant sur l'amélioration et l'optimisation de l'offre ferroviaire, et en développant les autres modes de transport en complémentarité (services express routiers, mobilités actives...) avec un pilotage des collectivités locales dans le cadre d'un dialogue territorial.

L'objectif de la loi est en effet de faciliter les mobilités du quotidien, en structurant une offre de transport collectif fiable, décarbonée et abordable dans les espaces périurbains. Les SERM représentent ainsi une opportunité formidable pour l'aménagement des territoires à la fois à l'échelle des aires urbaines et métropolitaines mais aussi pour structurer l'aménagement urbain à l'échelle des quartiers de gares. Leur vocation est de jouer un rôle important dans la structuration de l'urbanisation, particulièrement autour des gares concernées, et dans l'amélioration globale de la desserte des territoires. Les SERM, en tant qu'offre de mobilité supplémentaire, constituent une incitation à la densification des territoires en permettant de développer les territoires périurbains sans favoriser le « tout-voiture ».

Mais ils ont pour cela vocation à être conçus comme de véritables projets d'aménagement et

d'urbanisme, pour éviter de créer de la concurrence entre anciennes et nouvelles centralités, d'accentuer le sentiment de « ville dortoir », et même de faciliter l'étalement urbain.

Pour tirer le meilleur parti des projets de SERM il est donc indispensable de les construire en dialogue avec les documents de planification, de penser les rabattements et l'intermodalité, et donc l'aménagement des quartiers de gare, mais aussi de se doter d'indicateurs et d'objectif d'observation dès le début du projet pour suivre et évaluer leurs impacts.

Pour accompagner ces gouvernances nouvelles qui s'inventent autour des Services Express Régionaux Métropolitains, les agences d'urbanisme sont des outils d'ingénierie précieux pour aider les territoires dans ces approches transversales. Elles constituent des tiers de confiance permettant d'amorcer une gouvernance sereine en animant et coordonnant les discussions.

Elles conseillent les collectivités sur les enjeux d'articulation entre aménagement du territoire et mobilités, et en sont garantes dans les documents de planification. Les agences accompagnent aussi les collectivités dans la structuration de leur quartier de gare, pour penser la programmation de ces quartiers et en garantir l'intermodalité. Enfin, elles mettent en place des dispositifs de suivi, d'observation et d'évaluation de ces mobilités comme de leurs impacts sur les territoires. Elles permettent ainsi aux projets de SERM et aux territoires de partir sur de bons rails.





DGITM

# Les SERM, outils de justice sociale, d'écologie et d'égalité des territoires

[ Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités ]



Aménagement des espaces publics de la place de la gare à Voreppe (Isère)



Habitat collectif en construction à proximité immédiate de la gare de Voreppe (Isère)

© AURG

Dans les couronnes périurbaines, nombre de nos concitoyens sont aujourd'hui dépendants de la voiture, particulièrement thermique, pour se déplacer, que ce soit pour aller au travail, étudier, faire des achats, ou pour leurs loisirs. La voiture individuelle, poste de dépenses contraintes des ménages, devient pour ceux qui n'en possèdent pas un facteur d'exclusion. Pour tous, l'urgence climatique et la congestion routière invitent à développer des alternatives au tout voiture, en favorisant le report modal et en accélérant la décarbonation des mobilités du quotidien.

Or les territoires périurbains se situent à l'interface, voire aux franges, des compétences de plusieurs autorités organisatrices, d'autant plus pour les territoires situés en dehors du périmètre administratif de la métropole. C'est ce périmètre que les services express régionaux métropolitains (SERM) ont vocation à traiter prioritairement.

Idéalement, un SERM est une offre multimodale de transports publics fiable, fréquente et écologique, visant à améliorer la desserte de la zone périurbaine, malgré toutes les limites posées par l'urbanisation diffuse de cette zone. Elle s'appuie sur la desserte ferroviaire, complétée par les autres modes (cars express, lignes de covoiturage, aménagements cyclables...), au service d'une intermodalité « sans

couture », grâce à des pôles d'échanges multimodaux accessibles pour tous, une billettique interopérable, une tarification incitative et une information en temps réel. Les SERM sont donc l'une des réponses aux millions de nos concitoyens qui habitent à 20, 30 ou 50 kilomètres des centres urbains, sans solution de transport écologique. Ils poursuivent un triple objectif de justice sociale / pouvoir d'achat, d'écologie dans la mesure où il s'agit de susciter un report modal vers les mobilités collectives et actives décarbonées, et d'égalité des territoires, grâce à un aménagement équilibré entre centralité, communes périurbaines et villes moyennes.

Reste que l'effort porté sur l'offre de mobilité doit être pensé dans une véritable coordination avec les acteurs de l'aménagement et relayé localement en activant les leviers nécessaires pour en favoriser l'usage, notamment en prévoyant une densité minimale de constructions ainsi que le rabattement vers les gares routières et ferroviaires. Parmi ces leviers, citons l'adaptation des documents d'urbanisme, la stratégie foncière, les outils de l'urbanisme opérationnel... Le corollaire est que les territoires périurbains parviennent à mobiliser une ingénierie pluridisciplinaire, à l'instar des grandes agglomérations, *a fortiori* pour les projets de renouvellement urbain exploitant des friches, potentiellement pollués.

Les coopérations et partenariats entre acteurs de la mobilité et de l'aména-

ment sont donc indispensables pour faire du projet de transport un projet d'urbanisme. La gouvernance de la démarche SERM devra traduire cette volonté de lutter contre l'étalement urbain, d'optimiser l'utilisation de l'espace et d'améliorer la qualité des projets à proximité des gares. Sans cette volonté, les SERM pourraient accroître le phénomène d'artificialisation des sols ; il convient donc de saisir l'opportunité de renforcer les structures urbaines desservies. Le bénéfice en sera double : d'une part, davantage de nos concitoyens pourront bénéficier de l'offre décarbonée mise en place. D'autre part, la fréquentation sera renforcée, améliorant le modèle économique des SERM.

Ainsi, l'aménagement des territoires desservis par les SERM constitue à la fois un enjeu fort de rentabilisation de l'investissement public, dans un contexte de rareté des fonds publics, et l'occasion de réinventer un modèle d'urbanisation périurbaine plus écologique, offrant aux habitants une réelle alternative au monovoiturage. Deux principes peuvent inspirer ce modèle, sans exclusive : l'intensification des quartiers de gare (cf. le concept de « *transit oriented development* »), et la « *ville des courtes distances* », qui favorise les trajets en mode actif, notamment par un traitement adapté de l'espace public, ici pour le rabattement vers les gares. Gageons que les urbanistes sauront relever ce défi en lien avec les élus locaux ! ■

# Les SERM: de la gare, au quartier de gare, au territoire

[ Par **Stéphane Lerendu**, directeur des Grands projets et des SERM, SNCF Gares & Connexions ]

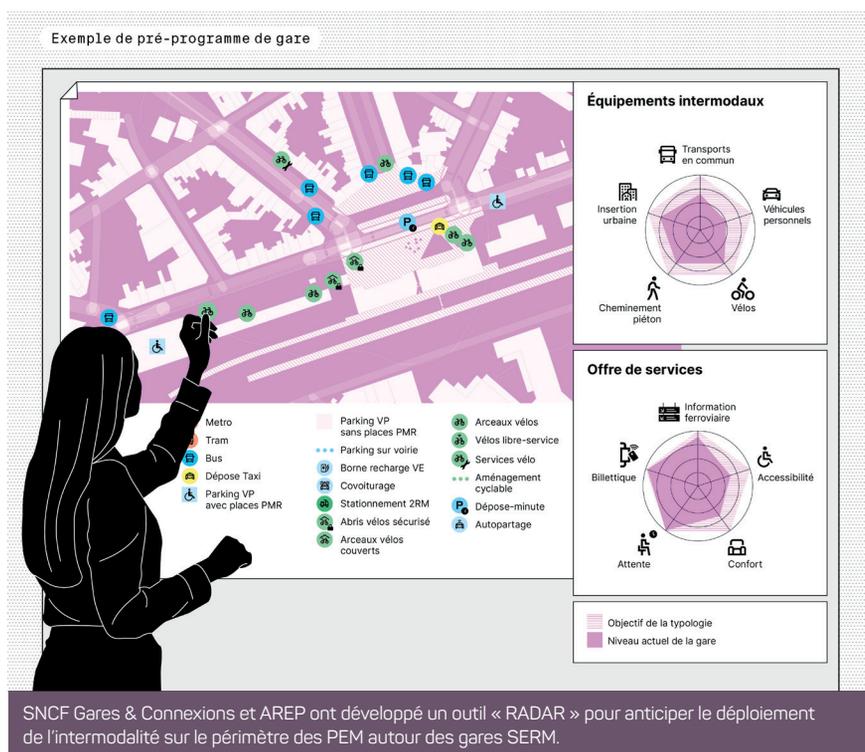
Le déploiement des SERM constitue une véritable opportunité à saisir pour une transition territoriale et sociale. Le groupe SNCF est ainsi mobilisé pour que l'infrastructure soit conçue en cohérence avec une politique publique globale d'aménagement du territoire, alignée sur les enjeux de planification urbaine et de recherche d'équilibres territoriaux, ainsi que d'une vision urbaine ambitieuse, qui se déploie de la gare au territoire, en passant par le quartier de gare. A l'occasion d'une publication récente, « Le fer avec les territoires », Jean-Pierre Farandou rappelle cette « responsabilité territoriale » qui incombe au groupe.

## Des PEM post-carbone pour les SERM

La loi confirme la dimension ferroviaire des SERM, dont le train constitue l'ossature. Développer un SERM implique donc de développer le rabattement vers les gares ferroviaires, en articulant les différents modes à leurs abords immédiats. Cette idée n'est pas nouvelle : en France, de nombreuses villes ont déjà leur pôle d'échanges multimodaux (PEM). Cependant la loi sonne l'heure du renforcement des connexions, au cœur des gares et haltes SERM, entre le train et les modes les moins carbonés, dans des territoires, parfois péri-urbains ou ruraux, aujourd'hui peu ou pas desservis en offre de transport.

Les SERM appellent donc naturellement une anticipation de l'intermodalité où le développement du ferroviaire doit s'accompagner d'une réflexion simultanée sur le développement des bus ou cars express, de la voiture électrique populaire, des véhicules intermédiaires, des systèmes de covoiturage, de l'écosystème du vélo, du transport à la demande, etc... Du quai vers le parvis de la gare, des « PEM post-carbone » doivent être conçus de manière concentrique, en rapprochant les modes les plus légers et les plus collectifs et en ciblant une fluidité du parcours.

Et c'est là où l'expertise de SNCF Gares & Connexions, son agilité face aux contraintes spécifiques du système ferroviaire et sa capacité à coordonner les parties prenantes en font aujourd'hui un acteur incontournable pour élaborer des projets de PEM pour les SERM, non seulement fonctionnels, mais aussi agréables et adaptés aux attentes des usagers comme aux enjeux de demain. SNCF Gares & Connexions accompagne le développement de projets intermodaux comme celui des projets urbains, en étroite collaboration avec les territoires, par la mise en place d'« Ateliers urbains » notamment



SNCF Gares & Connexions et AREP ont développé un outil « RADAR » pour anticiper le déploiement de l'intermodalité sur le périmètre des PEM autour des gares SERM.

pour les projets complexes ou affectant les très grandes gares. Le cahier des charges d'une insertion urbaine et territoriale réussie est ainsi établi collectivement au fil des séances qui permettent d'identifier les attentes et de partager les enjeux partenariaux.

## SERM et optimisation foncière : une alliance nécessaire

Parce que la forme des territoires et leur empreinte foncière sont, en grande partie, dictées par les possibilités de déplacement de leurs habitants, les SERM, en tant que services de mobilité du quotidien, se retrouvent au cœur des enjeux de planification urbaine adressés aux pouvoirs publics et aux acteurs de l'immobilier. On doit ainsi penser la décarbonation des mobilités en intégrant les mécanismes fonciers et socio-démographiques. Le principe d'organisation des territoires est, en

effet, intimement associé à l'équation de la mobilité et la promotion soutenue des transports collectifs décarbonés. Il doit anticiper la transformation des espaces permise par une nouvelle mobilité.

La planification de l'insertion territoriale des SERM permet ainsi d'éviter l'étalement urbain et le mitage des espaces urbanisés. Une attention particulière est portée aux possibilités de densification et d'intensification des zones bien desservies par l'offre de mobilité ferroviaire.

Par la valorisation des fonciers ferroviaires et par son positionnement comme partenaire des projets urbains autour des gares et des emprises ferroviaires, le groupe SNCF est engagé aujourd'hui pour répondre à cette alliance nécessaire entre mobilité décarbonée et projet de territoire. ■

[www.garesetconnexions.sncf.fr/actualites/radar-connecter-territoires-preparer-gares-aux-serm](http://www.garesetconnexions.sncf.fr/actualites/radar-connecter-territoires-preparer-gares-aux-serm)



## TRANSDEV

# SERM : un enjeu d'accessibilité (aux territoires), d'efficacité et de cohérence (des politiques publiques)

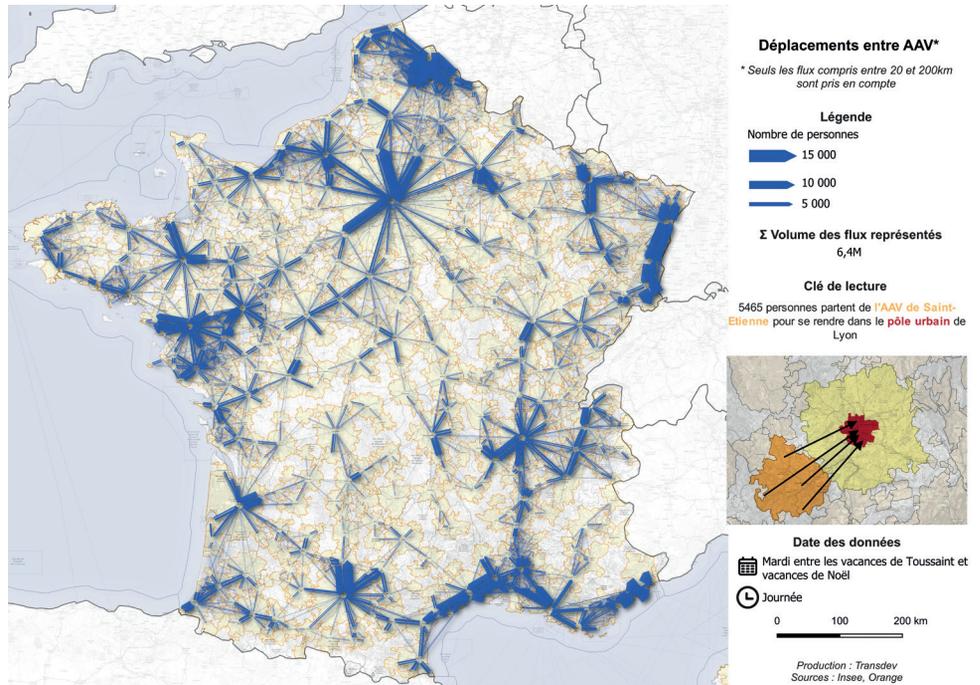
[ Par **Alexandre Mora**, Directeur Développement et Commerce chez Transdev, et **Jean Coldefy**, conseiller du président de Transdev et Président du conseil scientifique de France Mobilités ]

Les liaisons entre le périurbain et les agglomérations et entre les aires urbaines sont aujourd'hui assurés à 90% par la voiture<sup>1</sup>. Elles constituent en conséquence la moitié des émissions de la voiture et 9% des émissions de CO<sub>2</sub> du pays. C'est considérable. Au-delà du carbone, l'enjeu est de mieux faire fonctionner nos grandes aires urbaines qui sont les locomotives économiques du pays en évitant leur congestion par la voiture et également d'offrir une solution alternative à la voiture pour les ménages du périurbain, 43% de la population tout de même. C'est l'objet des SERM. La situation des finances publiques oblige à concevoir les SERM dans les

territoires au travers du triptyque adéquation demande-offre/efficacité économique/efficacité environnementale. Les travaux que nous conduisons avec des géographes au sein de notre think&do tank Géonexio nous ont permis de quantifier dans le temps et l'espace la demande de mobilité et ainsi de proposer le bon mode au bon endroit au bon moment<sup>2</sup>. Avec les économistes et nos experts nous avons également analysé la performance environnementale et économique des différents modes de transports, la voiture, le car, le train. A quel coût public revient le passager / kilomètre? Combien de tonnes de CO<sub>2</sub> évite-t-on et à quel coût? sont les deux questions clés des transports publics dans un contexte de rareté de l'argent public. Si l'on a besoin de transporter moins de 4 000 personnes par jour, le car est le mode le plus efficace, tant sur le plan des émissions que des budgets publics. Il est par ailleurs rapide à déployer et flexible. Il permet pour des coûts trois fois inférieurs d'offrir un ser-

vice 4 fois plus fréquent pour transporter 400 personnes par heure (la capacité moyenne d'un TER est de 340 personnes en France). Cette solution est plébiscitée par les voyageurs qui préfèrent à 75% des cars plus fréquents, même si cela est jugé moins rapide, que des trains peu fréquents<sup>3</sup>. Si au contraire on a des volumes de personnes au-delà de 4 000 personnes par jour, alors il faut déployer du train, mode très capacitair, de la même manière qu'en ville on déploie du métro sur les liaisons qui le nécessitent, et de manière dégressive du tramway et du bus pour des volumes plus faibles de personnes à transporter. Les travaux conduits avec Intercommunalités de France établissent un panorama assez complet de l'éventail des solutions adaptées aux contextes territoriaux<sup>4</sup>. La clé de réussite des SERM réside également dans une mise en cohérence des politiques aux échelles des aires urbaines, c'est-à-dire aux espaces de vie des Français (là où j'habite, là où je travaille), qui sont les sphères géographiques d'in-

fluence économique des villes. Il faut à cette échelle coordonner les politiques du logement - urgence ô combien nécessaire dans le contexte de crise actuelle -, d'urbanisme et d'aménagement et de mobilité. Une politique de TOD « Transit Oriented Development » doit assurément se mettre en place, avec l'urbanisation autour des pôles de transports publics, routiers comme ferroviaires, assurant la proximité géographique pour les déplacements courts du quotidien (alimentation, soins, écoles...) et une proximité temporelle pour les déplacements longs du quotidien, ceux notamment liés au travail avec des transports publics rapides reliant le périurbain et les villes moyennes aux grands pôles urbains. ■



1/ Selon l'enquête nationale mobilité des personnes 2019, analyse de Jean Coldefy et Maël Bordas  
2/ <https://www.transdev.com/fr/publications-gn/la-france-habitee-geographie-de-loccupation-des-lieux-et-des-mobilites/> et <https://www.transdev.com/fr/publications-gn/les-deplacements-pendulaires-interurbains-et-le-potentiel-de-report-modal/>  
3/ Enquête CREDOC Aspirations et conditions de vie des Français pour Transdev  
4/ 2024\_services-express-regionaux-metropolitains-hd.pdf

SGP

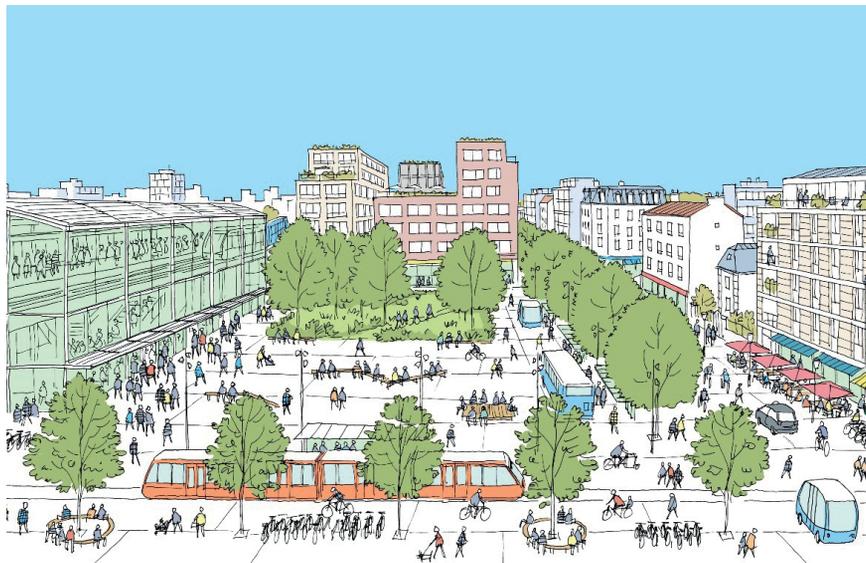
# Accompagner les projets de SERM au plus près des besoins

[ Par **Anne-Céline Imbaud de Trogoff**, directrice exécutive du Développement des Transports Territoriaux, Société des grands projets ]

Par leur périmètre<sup>1</sup>, leur maillage territorial et leur ambition, les SERM constituent une opportunité unique de répondre aux défis de la mobilité des habitants des zones périurbaines et de l'aménagement. Ils visent ainsi la construction de territoires mieux desservis par les transports en commun, plus inclusifs et plus respectueux de l'environnement. Au-delà de l'amélioration de la mobilité du quotidien, les SERM intègrent une vision plus large des enjeux urbains, environnementaux, sociaux et économiques. Ils jouent un rôle crucial dans l'attractivité des territoires, notamment ceux éloignés des dynamiques économiques métropolitaines, en favorisant un développement plus équilibré. Les objectifs d'aménagement liés aux SERM se concentrent principalement autour des nœuds d'échange de transport, périmètres privilégiés pour impulser une densification urbaine maîtrisée, favoriser la mixité fonctionnelle, encourager les mobilités actives et ainsi limiter l'étalement urbain et l'artificialisation. Mais les enjeux ne s'arrêtent pas aux quartiers de gare. Ces réseaux structurants dessinent une stratégie d'ensemble à l'échelle du périmètre du SERM en renforçant notamment les centralités secondaires, pour répondre à des objectifs de rééquilibrage territorial ou d'équité dans l'accès aux transports.

## Accompagner les territoires avec les bonnes ressources et au plus près des besoins

Si les enjeux d'articulation entre urbanisme et transport ne sont pas nouveaux, la mise en œuvre de cette ambition suppose une gouvernance partagée et une acceptabilité sociale des transformations nécessaires (densité, évolution des mobilités). Ces puissants projets de desserte doivent être mis en articulation avec une stratégie urbaine pensée et mise en œuvre collectivement, pouvant nécessiter le recours à des outils partenariaux dédiés comme les contrats d'axe ou les comités d'aménagement des quartiers de gare. La diversité



des contextes locaux appelle à une lecture fine des territoires et à l'adaptation des stratégies d'aménagement. Il n'existe pas de solution unique : chaque SERM traverse des dynamiques démographiques, économiques et urbaines qui lui sont propres. Certains quartiers de gare s'inscrivent dans des territoires en forte tension foncière, où la priorité est de maîtriser la densification et d'anticiper les effets de spéculation. Ailleurs, au contraire, les enjeux résident dans la capacité à enclencher ou accompagner une dynamique de projet jusque-là freinée par un manque d'accessibilité ou d'attractivité. Dans tous les cas, les politiques d'aménagement doivent s'ancrer dans les réalités locales, mobiliser les bons leviers au bon endroit, et permettre aux territoires de tirer pleinement parti de l'effet d'entraînement induit par l'arrivée d'un SERM, y compris financièrement en mettant en place des mécanismes de captation de la plus-value foncière créée.

## La Société des grands projets, une attention portée au lien entre transport et aménagement

En tant que maître d'ouvrage du Grand Paris Express, la SGP a fait de l'articulation entre transport et aménagement un axe structurant de son action. Dès l'origine, elle s'est engagée dans une démarche partenariale permettant de forger une culture

commune, sans l'imposer, appropriable par l'ensemble des acteurs. Elle a élaboré des outils méthodologiques destinés à structurer et guider le développement des quartiers de gare. Publié en 2022, l'ouvrage Quartiers de gare du Grand Paris synthétise cette vision, fixe des orientations structurantes et met en perspective l'ensemble des chartes, référentiels, documents cadre et partenariats qui guident l'action de la SGP. La SGP est désormais engagée aux côtés des territoires et de l'Etat pour conduire les projets de SERM. Dans le cadre des études en cours, elle veille, en partenariat avec les agences d'urbanisme notamment, à l'intégration des enjeux d'aménagement dès les phases de préfiguration. Selon les besoins et les configurations locales, elle peut piloter directement certaines démarches ou appuyer les acteurs compétents dans la réalisation de diagnostics territoriaux, l'élaboration de visions stratégiques à grande échelle ou encore l'analyse du potentiel de développement autour des gares. Les projets de SERM resteront durablement ancrés dans les territoires et doivent porter une vision à long terme de l'aménagement en conjuguant intensité urbaine, qualité de vie et transition écologique ■

1. Le périmètre de chacun des SERM se situe bien souvent entre deux périmètres de planification connus, celui du SRADET et celui du SCOT.



## MARSEILLE

## Le REM avant le SERM

[ Par **Vincent Tinet**, chef de pôle Mobilité, Agam ]

La Métropole Aix-Marseille Provence, depuis 2013, s'est prioritairement construite pour résoudre ses problèmes de mobilité. Progressivement, un projet a fait consensus, devenant l'armature de son aménagement : le Réseau Express Métropolitain.

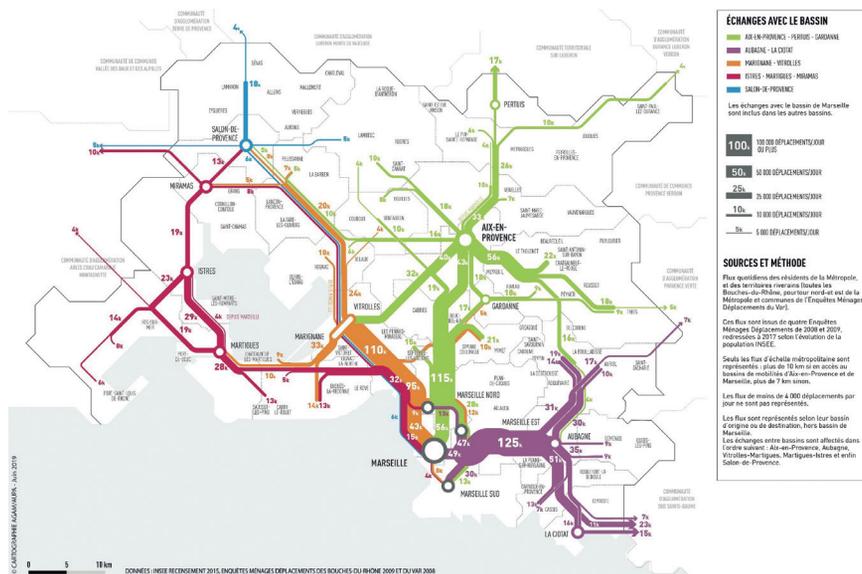
### Le projet fédérateur d'une métropole en construction

La géographie physique et institutionnelle de la métropole Aix-Marseille Provence, comme son nom l'indique, est marquée par sa multipolarité. Elle comprend ce couple bipolaire de communes, mais aussi 10 à 12 villes moyennes et des communes périurbaines ou rurales. Les continuités urbaines sont interrompues par le littoral, les 1700 km<sup>2</sup> de l'Étang-de-Berre et plusieurs grands massifs (Parc National des Calanques, Sainte-Victoire...). Ainsi, contrairement à quasiment toutes les métropoles radioconcentriques, la principale polarité - Marseille avec un habitant sur deux - n'est ni au centre géographique, situé dans la zone d'activité d'Aix-en-Provence, ni au point moyen démographique, localisé vers la zone commerciale de Plan-de-Campagne. Il n'en reste pas moins que ce territoire complexe et multipolaire fait métropole, administrativement depuis 2016, et dans la vie quotidienne de ses habitants, en s'appuyant en particulier son maillage autoroutier rapide, partiellement gratuit. À partir de 2013, l'AGAM a rédigé trois documents élaborant progressivement un Réseau Express Métropolitain : un Livre Blanc (pour la Mission interministérielle de préfiguration), puis, pour la Métropole, un Agenda de la Mobilité en 2016 et, en 2020, le Plan de Mobilité.

L'architecture du REM, affinée à chaque étape, est restée la même :

- deux modes de transports à égalité - le train et le car rapide - sans organisation radiale mais autour de lignes interconnectées dans des pôles d'échanges ;
- 36 km de sites propres sur autoroutes en 2023 ;
- dans des polarités urbaines desservies en transports à Haut Niveau de Service et des axes vélos structurants ;
- dans des pôles d'emploi périphériques principaux ;
- des parcs-relais pour les espaces périurbains.

Le REM s'adapte donc à la réalité éclatée et multipolaire des flux, et non aux



Les déplacements d'échelle métropolitaine

infrastructures ou à une géométrie théorique radioconcentrique. Il prend acte du fait périurbain, aussi bien résidentiel, qu'économique, commercial ou de grands équipements (aéroport, gare TGV d'Aix-en-Provence).

### Quelle armature pour l'aménagement durable ?

En s'éloignant du modèle radial du RER, et de l'archétype d'une métropole monopolaire, la question se pose donc légitimement de savoir comment organiser le développement urbain et répondre au défi du changement climatique. Les réflexions du Plan de mobilité ont abouti à une approche à deux échelles. Les polarités urbaines peuvent être organisées en bassins de mobilité, dans lesquels, en fonction de la densité, un métro, tramway ou bus à haut niveau de service sont, assez classiquement, les axes forts du développement urbain. L'Agam a ainsi engagé des études de développement urbain autour de tous les projets de tramway. À l'échelle métropolitaine, la volonté de maintenir des transports rapides nécessite de limiter les points d'arrêts. L'enjeu

est donc d'organiser le développement autour des pôles d'échanges. La stratégie de cohérence urbanisme-transport a ainsi croisé :

- trois types de desserte : porte d'entrée (TGV, aéroport, grande gare) ; liaison entre transports lourds ; relais où la fonction parking prédomine ;
- trois contextes : en centre urbain ; en périphérie mais en contexte urbain ; en proximité souvent près des échangeurs autoroutiers et parfois dans des contextes naturels à préserver.

Les préconisations de densification ne concernent ainsi pas les pôles d'échanges relais et en contexte périurbain. Le chemin pour répondre au défi du changement climatique dans la Métropole Aix-Marseille Provence nécessite de combiner deux stratégies. D'un côté organiser, à l'échelle des différentes polarités, une plus grande proximité des modes de vie, autour des modes actifs, d'une densification et de la mixité. D'un autre côté, construire un réseau express rapide et attractif reliant les différents pôles, prenant le relais d'une métropolisation construite autour des autoroutes. ■





## BESANÇON

# La gouvernance autour des SERM: un enjeu de coordination et de collaboration au cœur des missions des agences d'urbanisme

[ Par **Hanae El Gouj**, Chargée d'études Mobilités et urbanisme de projet, Audab ]

La Région Bourgogne-Franche-Comté (BFC) a soumis, fin 2024, deux dossiers de candidature pour une labellisation des SERM autour de Besançon et de Dijon, qui ont été labellisés le 12 février 2025. Le territoire se trouve ainsi confronté à des questionnements en amont de la mise en œuvre des projets SERM. Cela concerne notamment la gouvernance, où la collaboration entre les parties prenantes sera primordiale. Accompagné par l'État, le pilotage du SERM autour de Besançon sera assuré par la Région BFC, Grand Besançon Métropole (GBM) ; tout en impliquant les EPCI et AOM volontaires, ainsi que les opérateurs et gestionnaires de réseaux dans le processus de consultation et de définition stratégique. L'AUDAB, Agence d'urbanisme Besançon centre franche-comté, a accompagné en 2024 l'élaboration du dossier de candidature pour la labellisation du SERM autour de Besançon. Le travail a porté plus particulièrement sur la proposition du périmètre pressenti, et sur un diagnostic axé sur les dynamiques territoriales, les infrastructures et les offres modales, ainsi que les flux et pratiques de mobilité. Ces éléments ont constitué une part majeure du dossier de labellisation, présenté et validé collectivement en réunion plénière début décembre 2024. Cette première étape a orienté la gouvernance autour du SERM, en soulignant l'importance d'une structuration progressive des collectivités et des acteurs impliqués. Un temps d'appropriation a été essentiel pour mettre en place un groupe de travail pilote et définir une gouvernance décisionnelle. Il a également permis d'orienter chaque collectivité vers une posture cohérente vis-à-vis des objectifs du SERM.

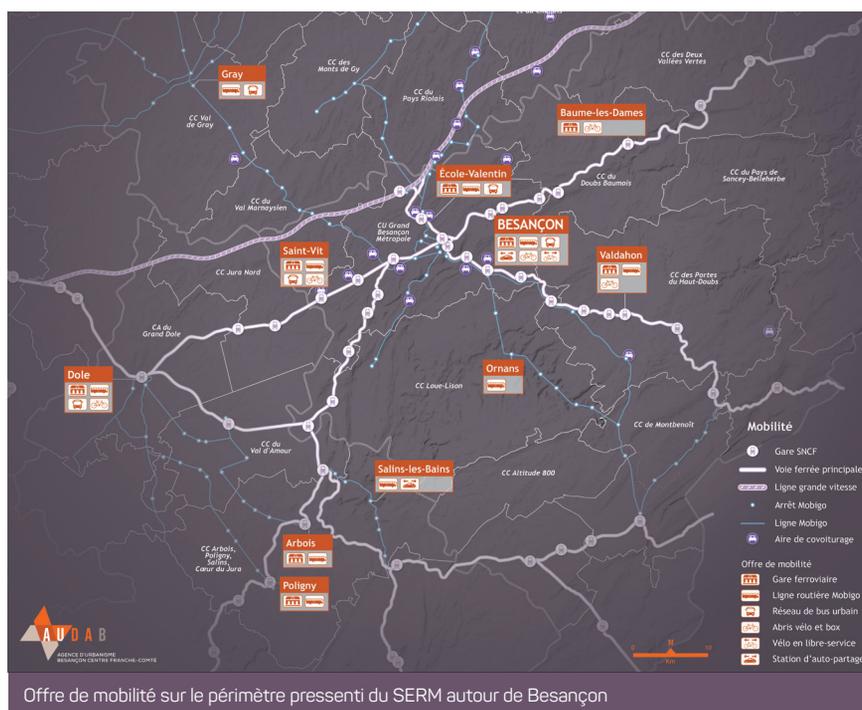
Ce SERM s'inscrit dans la continuité d'une pratique de collaboration et de coordination déjà amorcée, notamment par les travaux de l'agence. Depuis la création des bassins de mobilité, Grand Besançon Métropole et les intercommunalités voi-

sines ont renforcé leur coopération pour proposer des solutions de mobilité adaptées aux besoins des habitants et des actifs de l'aire d'attraction de Besançon. Cette dynamique a permis l'émergence d'une culture commune autour des mobilités, traduite dans le Plan de Mobilité de GBM et les contrats opérationnels en vigueur. Cela s'est également traduit par l'élaboration du schéma directeur du covoiturage à l'échelle des deux bassins de mobilité Grand Besançon et autour de Besançon, assurée par l'AUDAB, pour garantir la cohérence des actions proposées. Le SERM renforce cette dynamique et permet d'envisager des projets structurants au service des usagers, portés par une gouvernance propre et des financements adaptés.

En 2025, l'AUDAB assure la coordination du dialogue entre collectivités et acteurs concernés. Elle intervient également dans la réalisation d'études complémentaires au diagnostic initial, ainsi que dans l'élaboration de la feuille de route du projet. Ces travaux visent l'obtention du statut de SERM, à l'horizon 2027, conféré par arrêté

du ministre chargé des transports, sur le fondement d'une proposition conjointe de la Région et des territoires concernés. Cette deuxième étape, lancée lors d'une réunion plénière (mars 2025), nécessite de mettre en place un cadre décisionnel et opérationnel. Cela implique l'engagement des référents de chaque territoire au sein du groupe de travail opérationnel et l'élargissement du périmètre de concertation, incluant aussi bien les acteurs économiques que le grand public, par l'implication des représentants d'entreprises et des associations d'usagers. L'animation et la coordination de ces démarches conditionnent leur réussite, soutenues par des instances de concertation.

L'exemple du SERM autour de Besançon montre comment ces dispositifs transforment et renforcent les modes de gouvernance locaux. Dans un contexte d'initiation et de structuration, les enjeux sont multiples, et le rôle des agences d'urbanisme est primordial pour accompagner ces évolutions, notamment en facilitant la concertation et en apportant un appui méthodologique. ■



## GRENOBLE

# Le SERM, un projet anticipé depuis les années 70 dans les politiques d'aménagement de la région grenobloise

[ Par **Isabelle Reynaud**, chargée d'études principale mobilité-énergie, AURG ]

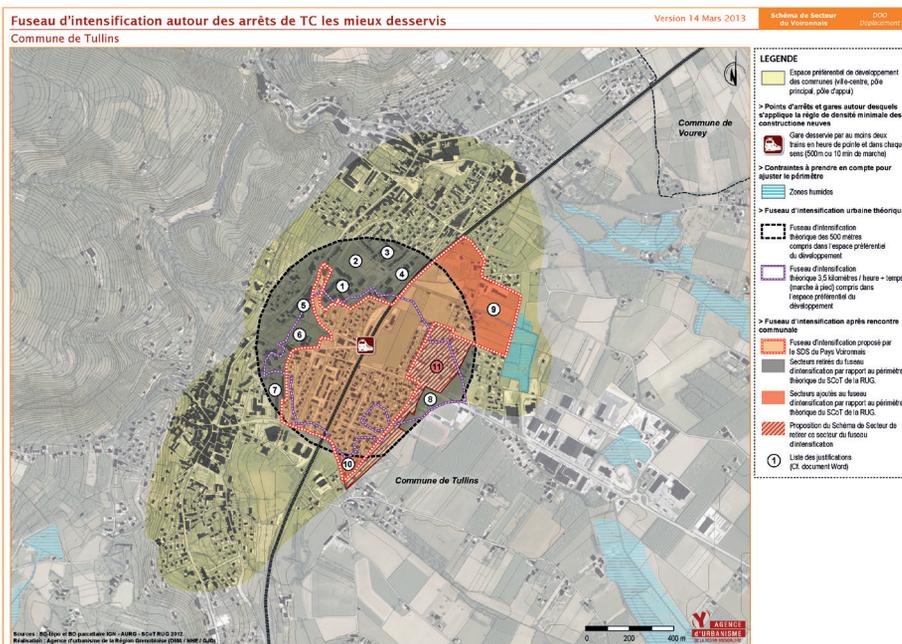
## L'offre ferroviaire, un pilier mobilité de longue date

L'étalement urbain et les transports sont étroitement liés avec des impacts forts sur le fonctionnement du territoire de la région grenobloise. Permises par l'irruption massive de la voiture dans les années 60, la périurbanisation a dessiné des territoires caractérisés par une dispersion de l'habitat, de l'emploi et des aménités urbaines. Ce caractère diffus a entraîné un allongement très fort des distances, et constitue aujourd'hui un défi pour la mise en place de transports collectifs efficaces.

Au cœur des enjeux des démarches de SERM, la préoccupation de l'articulation urbanisme-transport guide les politiques d'aménagement du territoire de la région grenobloise depuis des décennies, avec une stratégie de mobilité construite autour d'un RER ferroviaire depuis l'élaboration du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de 1973, qui prévoyait déjà ce type de desserte. L'offre ferroviaire constitue ainsi le pilier mobilité des documents cadres actuels, le SRADDET de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (adopté en 2019) et le SCoT de la grande Région de Grenoble (approuvé en 2012).

## SRADDET, SCoT : une stratégie de polarisation à revisiter

Le SRADDET prévoit notamment la mise en place de desserte de type RER à l'échelle de l'aire grenobloise, avec une ambition de desserte ferroviaire ou cars express au minimum à la demi-heure, voire au quart d'heure sur les axes les plus chargés. La stratégie du SCoT pour lutter contre l'étalement urbain repose sur une polarisation du développement : des espaces préférentiels autour de pôles et axes les mieux desservis en transports collectifs sont identifiés, avec des objectifs de densité minimale. Ils s'appliquent notamment dans les espaces situés à moins de 500 mètres à vol d'oiseau ou d'une distance équivalente à 10 minutes de marche autour d'une gare



desservie par au moins deux trains par heure et par sens à l'heure de pointe.

Cette ambition s'est concrétisée par une dynamique de projets urbains, observable autour des gares et haltes ferroviaire. Ces projets sont couplés, dans plus de la moitié des cas à des démarches de redynamisation des territoires (Opération de Revitalisation du Territoire, Petites Villes de Demain, Action Cœur de Ville, Villages d'avenir).

L'entrée en révision du SCoT en 2025 s'inscrit dans un contexte où les possibilités de consommation de nouveau foncier seront très réduites, en lien avec la mise en œuvre de l'objectif ZAN. La concomitance avec l'élaboration du dossier de préfiguration du SERM et ses ambitions de développement de l'offre de mobilité alternative à la voiture constitue une opportunité majeure de revisiter cette stratégie de polarisation.

## L'articulation aménagement du territoire-urbanisme / transport au cœur du dossier de préfiguration du SERM

L'Agence d'urbanisme de la région grenobloise contribue au dossier de préfiguration

du SERM, forte de son expertise dans l'élaboration de nombreux documents de planification et projets sur le territoire de l'aire grenobloise, de sa vision élargie des dynamiques territoriales, du système de mobilité et du réseau d'acteurs. Dans la phase de diagnostic, l'Agence a retracé l'historique de la stratégie de développement du territoire et son articulation avec les dessertes ferroviaires, a inventorié dans les différents documents de planification les orientations favorisant l'urbanisation autour des axes du SERM, les orientations d'aménagement vers les lieux d'intermodalité, et les OAP autour des gares. Enfin, un recensement des projets urbains autour des gares est venu compléter ce diagnostic. L'Agence va désormais accompagner le partenariat dans le partage de ces éléments avec les parties prenantes, et dans la construction d'une stratégie foncière autour du projet de SERM. En parallèle, elle élabore une vision stratégique du système de mobilité à mettre en œuvre autour de la desserte ferroviaire.

Exemple de fuseau d'intensification urbaine autour d'arrêts TC - Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise. ■



METZ

# SERM Lorraine-Luxembourg: vers un aménagement coordonné des gares et de leur quartier ?

[ Par **Fabien Soria**, Chef de projet mobilités - stratégies métropolitaines, Aguram ]

La mission de préfiguration du SERM Lorraine – Luxembourg a été initiée en février 2024. Pourtant, dès 2022, les trois agences lorraines ont profité du Grenelle des mobilités Lorraine pour sensibiliser les collectivités aux enjeux de planification territoriale sous-jacents.

## Du Grenelle des mobilités Lorraine à la planification en 4 dimensions

En 2019, face à une accumulation de difficultés, la Région Grand Est et le Pôle métropolitain européen du Sillon lorrain ont initié la démarche de Grenelle. En 2022, une réflexion menée dans ce cadre par les trois agences Agape, Aguram et Scalen, a défini les attentes des territoires pour une offre et un service de type SERM.

La même année, la Région a confié au réseau des sept agences régionales (7Est) la réalisation d'un guide sur l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux et leur « quartiers gare », qui, dans l'esprit de son 1<sup>er</sup> Sradet (2019), dépasse la seule « fonction mobilité ». Ce guide propose un parcours de réflexions pour des projet adaptés au contexte et enjeux locaux. Des préconisations méthodologiques et techniques sont apportées sur les quatre dimensions d'un projet de PEM.

- La 1<sup>re</sup> dimension vise à considérer la gare dans son environnement large (EPCI, Scot), ses dynamiques, ses contraintes et opportunités. Cette dimension prend une nouvelle importance avec le SERM,

qui s'envisagent avec une profondeur géographique et une volonté de coordination.

- La 2<sup>de</sup> envisage le pôle d'échanges, dans les registres « mobilité et gouvernance » et « aménagement du territoire » : quel rôle par rapport aux gares proches et quels accès depuis les territoires environnants ?

- Les dimensions 3 (urbanisme) et 4 (services) questionnent le quartier-gare comme espace de projet urbain en tant que tel : quelle planification au service de quelles ambitions ?

Au-delà du projet local que constitue un projet de PEM, ces 4 dimensions posent la question de la planification territoriale multiscalaire (du Sradet au PLU(i) qui doit accompagner le développement d'une offre de mobilité aussi structurante qu'un SERM.

## Des contrats d'axes pour planifier autour du SERM ?

Riches de ce matériau, les agences lorraines ont proposé au Sillon lorrain et à la Région de croiser les approches « services mobilité » et « projet de pôle d'échange » pour mobiliser les territoires sur les enjeux

locaux d'un SERM dont la réalité commence à poindre. Cela vise à répondre à deux questions :

1. Comment les territoires peuvent-ils accompagner le développement du SERM pour optimiser le service rendu, d'un point de vue social, économique et environnemental ?

2. Comment le SERM peut-il être le support d'un développement territorial qui prenne mieux en compte les enjeux de mobilité, d'optimisation du foncier, de développement économique et de renouveau des centralités ?

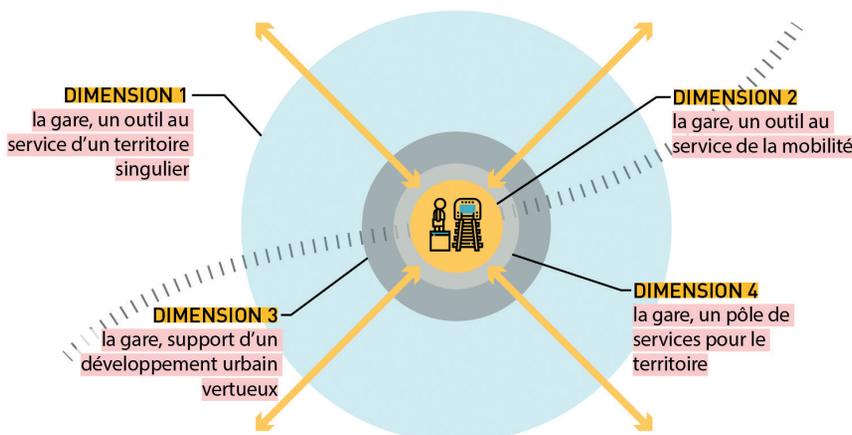
Ainsi, deux ateliers ont regroupé les AOM locales et Scot a priori concernés par le SERM « format Grenelle » (nous sommes en amont de la mission de préfiguration) pour leur présenter les quatre dimensions et avoir leurs retours sur deux concepts complémentaires pour leur mise en œuvre :

- le contrat d'axe, démarche qui vise à transposer du local à l'échelle du SERM les réflexions sur les points d'arrêt et leurs environs, avec une stratégie partagée de planification pour objectif : offre de mobilité, organisation de l'intermodalité, densification et développement des quartiers gare, etc.

- l'urbanisme pro-ferroviaire, déclinaison opérationnelle du contrat d'axe et synthèse des quatre dimensions.

L'objectif est d'amplifier l'effet levier du SERM sur le développement et l'accessibilité des territoires. Les travaux sont synthétisés dans la publication Grenelle des mobilités en Lorraine : articuler l'urbanisme, les services et l'ensemble des mobilités autour des gares.

Si la mission de préfiguration du projet, pilotée depuis 2024 par la Région Grand Est, se concentre sur le schéma d'ensemble du SERM Lorraine – Luxembourg, les graines sont plantées pour favoriser son articulation avec les territoires et une bonne prise en compte par les documents de planification. ■



© AGURAM

Les 4 dimensions d'un projet de gare

## DUNKERQUE

# SERM et intermodalité : quelles conditions pour une intermodalité efficace ?

[ Par **Guillaume Dubrulle**, Chargé d'études Mobilités, Agur ]

L'année 2025 marque une étape décisive pour le projet SERM Côte d'Opale, qui ambitionne d'améliorer la structuration et la coordination des mobilités au sein du territoire. Inscrit dans la continuité de la labellisation SERM obtenue en juillet 2024, ce projet vise à améliorer les mobilités et à garantir une intermodalité efficace pour tous les usagers. L'étude stratégique des mobilités menée pour le Pôle Métropolitain de la Côte d'Opale (PMCO) met en lumière les défis et les conditions indispensables à une intermodalité performante.

## Un diagnostic fondé sur les « parcours de mobilité »

L'étude du PMCO s'appuie sur une analyse fine des parcours de mobilité, en se mettant à la place des usagers afin d'identifier les principaux freins à une mobilité plus durable. À travers cette approche, plusieurs constats émergent :

- Dépendance à la voiture individuelle : Les déplacements domicile-travail sont majoritairement effectués en voiture, notamment en raison d'une offre de transport collectif insuffisamment adaptée aux besoins

- Des temps d'attente prolongés : la coordination entre les différents modes de transport (train, bus, cars interurbains) est perfectible, les temps d'attente entre deux modes étant souvent trop importants pour rendre les trajets en TC concurrentiel avec ceux réalisés en voiture individuelle.
- Insuffisance de l'offre en transports en commun : les réseaux de cars interurbains et ferroviaires sont inégalement développés, avec des fréquences de passage parfois limitées, notamment en heure de pointe.

- Maillage territorial inégal : certaines zones rurales et périurbaines souffrent d'un déficit de desserte, ce qui renforce l'usage de la voiture individuelle.

## Vers une intermodalité efficace

Face à ces constats, quelles sont les conditions pour garantir une intermodalité fonctionnelle et attractive pour tous ? L'étude souligne l'importance d'une approche multimodale et concertée pour répondre aux défis de la mobilité sur le territoire du PMCO. Elle met en avant des solutions combinant transports collectifs, mobilités actives et partagées, afin d'encourager des pratiques plus durables et adaptées aux besoins des usagers. L'ensemble des offres de transport dépend aussi à l'heure



© Snoopy 31

actuelle d'une multitude d'acteurs, agissant à diverses échelles. La région, cheffe de file en matière de mobilité, les AOM constituées d'EPCI et de Syndicats, elles-mêmes divisées entre celles qui organisent du transport sur leur territoire et les communautés de communes qui n'en organisent pas. On compte également une multitude d'exploitants de réseaux agissant sur le territoire, eux aussi à différentes échelles. Cet enchevêtrement d'acteurs rend difficile la coordination, qui s'établit aujourd'hui au cas par cas, et complique la lisibilité de l'offre globale de transport sur un territoire vaste, multipolaire et à cheval sur deux départements. La nécessité d'une gouvernance claire, qui permettra de coordonner l'ensemble des acteurs et des offres de transport, faisant fi des limites administratives, devient indispensable à cette échelle.

L'intermodalité nécessite également des infrastructures facilitant la transition entre les modes de transport. Cela inclut :

- Des pôles d'échanges multimodaux, avec des espaces d'attente confortables et des services adaptés (abris, information voyageurs en temps réel, signalétique, etc.)

- Des parkings relais stratégiquement situés, favorisant l'usage combiné du véhicule personnel et des transports collectifs
- Une accessibilité renforcée pour les personnes à mobilité réduite, avec des aménagements adaptés dans les gares et aux arrêts

Le projet SERM Côte d'Opale s'inscrit dans une dynamique ambitieuse visant à structurer les mobilités de manière cohérente. L'enjeu est de garantir une mobilité plus durable, et une intermodalité répondant aux besoins de tous les usagers. ■



## AVIGNON

# Comment favoriser l'intermodalité des « petites » gares périurbaines ?

[ Par **Chloé Noël**, chargée d'études, Aurav ]

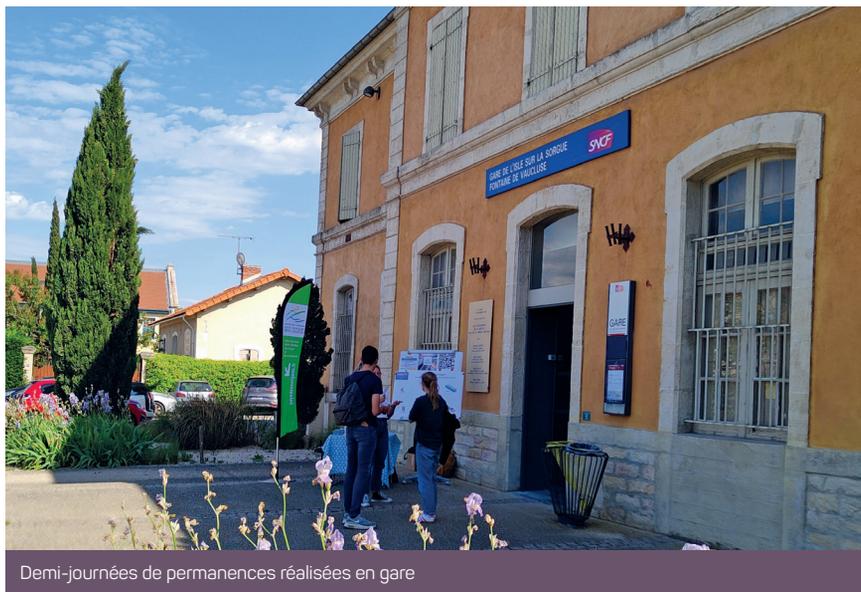
Alors que les études pour obtenir le statut de SERM du bassin de vie d'Avignon sont en cours, les six EPCI parties prenantes se mobilisent pour améliorer dès aujourd'hui la qualité de leurs services de mobilité, notamment autour des gares. Dans ce cadre, l'AURAV a pu appuyer l'un d'entre eux dans la définition d'actions d'amélioration de l'intermodalité autour de trois gares périurbaines.

## Le défi de l'intermodalité dans l'aire avignonnaise

Le bassin de vie d'Avignon est un carrefour de mobilité majeur qui couvre deux régions, trois départements et huit EPCI. Bien que le territoire soit vaste et peu dense, il bénéficie d'un réseau ferroviaire étendu, encore sous-exploité en termes de fréquence. Avec 26 gares, 90% des près de 600 000 habitants vivent à moins de 15 minutes à vélo d'une gare. Pourtant, 93% des actifs utilisent la voiture pour leurs trajets quotidiens. Le défi du projet de SERM réside dans sa capacité à exploiter pleinement ce réseau, en créant un système de mobilité qui articule efficacement l'offre multimodale, afin de faire de la mobilité durable une alternative crédible à la voiture individuelle avec un service « porte-à-porte » complet. Comment concrétiser ces ambitions sur le terrain, en particulier dans les « petites » gares périurbaines ? Quels leviers pour engager un changement de pratiques dans le périurbain qui génère un report modal significatif ?

## Donner la parole aux usagers : on mène l'enquête !

La démarche menée par l'AURAV a mis en avant le potentiel de report modal de l'EPCI étudiée et les incohérences comme le manque de synchronisation des horaires de trains et bus. L'analyse du contexte urbain des trois gares (jalonnement, qualité des espaces publics, accès bus, gestion des flux...) a permis de proposer des orientations d'aménagement, nourries par une enquête en ligne auprès des usagers. L'AURAV a assuré des permanences pour aller à la rencontre des voyageurs et interroger leurs pratiques, en particulier les blocages qui freinent leurs déplacements. Malgré la diversité des profils (actifs, lycéens, retraités, touristes...), les répondants se sont accordés sur plusieurs points : l'insuffisance de la fréquence et l'amplitude horaire des trains, le manque de présence



Demi-journées de permanences réalisées en gare

physique en gare notamment pour la vente de billets et l'information, et la complexité de la billettique.

## Un plan d'action partenarial pour mener l'action collective

Face à ces constats, un plan d'action a été co-construit avec l'EPCI, les communes, la Région Sud et la SNCF. Cette feuille de route évolutive donne une vision globale des projets en cours et à venir, leurs échéances, les acteurs associés, etc. Elle s'articule autour de cinq axes d'orientations :

1. Faciliter l'accès aux gares : amélioration du jalonnement, sécurisation des parcours piétons et vélo, optimisation du stationnement, création d'espace d'attentes agréables ;
2. Coordonner les modes de transports : partage des grilles horaires train-bus pour assurer les correspondances, étude des possibilités de rabattement vers les centres-bourgs éloignés (TAD, navettes), développement de l'écosystème vélo ;
3. Renforcer l'offre de trains : augmentation de la fréquence des trains ;

4. Développer les services en gare : accompagnement des usagers et installation d'activités complémentaires au niveau du bâtiment gare ;

5. Communiquer sur l'offre de mobilité : amélioration de l'information aux usagers et développement l'évènementiel en gare pour faire connaître l'offre.

## Rapprocher les habitants des gares

Favoriser les modes de déplacement décarbonés implique aussi de rapprocher les habitants du réseau de mobilité structurant. Les abords des gares périurbaines présentent à l'heure du ZAN des gisements fonciers précieux pour le développement futur. A titre d'exemple, dans une commune périurbaine de moins de 5000 habitants, la construction de 40 logements à proximité immédiate de la gare a été très vite ciblée par les enquêtés comme un atout majeur pour la gare et les logements. L'AURAV accompagne le projet de SERM dans ce sens, à travers un travail d'analyse des potentiels de mutation urbaine autour des gares de l'aire avignonnaise. ■

## ROUEN

# Du rail à la ville: le SERM comme levier de transition territoriale

[ Par **Caroline Rouennier**, Directrice générale, Aurbse ]

Les stratégies de mobilité déployées à l'échelle des territoires visent désormais une ambition commune: décarboner les déplacements. Le secteur des transports représentant près de 30% des émissions de gaz à effet de serre en France, cette exigence environnementale est largement intégrée dans les plans d'action des collectivités. Pourtant, la voiture reste dominante dans les pratiques de mobilité, en raison d'une faible efficacité des alternatives, de dispositifs incitatifs encore insuffisants, et d'un manque d'accompagnement au changement.

## Le SERM: une opportunité pour repenser aménagement et mobilités

Dans ce contexte, le développement de Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), pilotés à l'échelle nationale et confiés à la Société des grands projets sur certains territoires, représente une opportunité majeure. Le SERM pourrait servir de socle à une recomposition territoriale plus durable, en offrant un nouveau cadre pour penser l'aménagement, les mobilités et la transition écologique de manière cohérente. Mais la réussite du SERM ne se joue pas uniquement sur l'amélioration de l'offre ferroviaire: elle dépend aussi de politiques locales volontaristes et intégrées, capables d'assurer le report modal espéré. Pour ce faire, l'Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure accompagne en 2025 la Région Normandie dans le diagnostic du bassin de mobilité concerné par le SERM, en articulation avec les plans de mobilités de la Métropole et de l'Agglo Seine Eure notamment, et les études coordonnées par la Société des grands projets. Avec 17 intercommunalités, 832 communes représentant 1/3 des habitants de la Normandie, ce bassin de mobilité revêt des réalités différentes, du village à la capitale régionale. En effet, 90% des communes du périmètre étudié ont un profil rural ou périurbain et représentent 42% de la population du bassin de mobilité. Faute de transports collectifs structurants, la mobilité de la moitié des habitants dépend ainsi de leur véhicule personnel pour les déplacements du quotidien. Par ailleurs, la concentration des emplois, services et grands équipements au sein du cœur métropolitain et la diffusion résidentielle autour de la Métropole induisent de nombreux flux, généralement automobiles, malgré la présence de l'étoile ferroviaire rouennaise. D'après les données de l'INSEE, 78% des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture à

l'échelle du bassin de mobilité contre seulement 10% en transports collectifs.

## Favoriser l'intermodalité et accompagner le changement de pratiques

L'intensification des services de transports ferroviaires ou en car express inter-urbain via le projet de SERM s'accompagne aussi d'un enjeu de maillage de solutions de rabattement vers l'ensemble des points d'arrêts de ce réseau structurant à l'échelle du bassin de mobilité: lignes de desserte urbaine, lignes de covoiturage, aménagements cyclables. Afin de favoriser les pratiques intermodales, ces arrêts doivent évoluer en pôles multimodaux adaptés aux usages: parking relais, stationnements vélos, gares routières, etc. Il est essentiel de faciliter l'intermodalité et d'accompagner le changement de comportement en valorisant les nouvelles offres (tarification, fréquence, temps de parcours) et en promouvant la pratique cyclable à travers des liaisons.

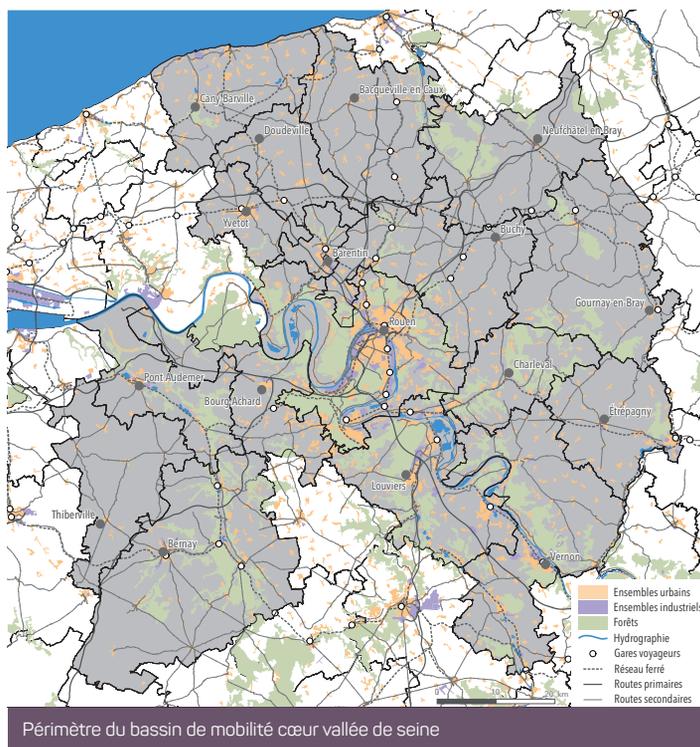
## Le SERM comme levier d'aménagement du territoire

Le projet de SERM constitue également un levier stratégique pour la définition de politiques d'aménagement. Le renforcement des infrastructures ferroviaires et l'amélioration de l'accessibilité aux pôles urbains appellent à une densification des quartiers aux abords des

points d'arrêts du SERM. Transformés en pôles multimodaux, ils ont vocation à intégrer une mixité fonctionnelle: commerces, services et équipement visant à renforcer l'attractivité locale. Cette transformation pourrait également réduire les disparités territoriales en favorisant le développement économique dans les territoires périurbains et ruraux.

## Penser global, agir local: une approche intégrée pour réussir la transition

Ainsi, le SERM peut être un levier d'aménagement et de développement territorial à condition d'appareiller les politiques de mobilité, d'habitat et de développement dans une approche systémique pour maximiser les effets du projet et garantir sa réussite. ■





**TOULOUSE**

# La connexion train-métro, pour un projet SERM performant à Toulouse ?

[ Par **Frédéric Toupin**, directeur des programmes, Auat ]

## Une offre multimodale améliorée pour un territoire étendu

Depuis de nombreuses années, l'étoile ferroviaire à six branches qui dessert l'agglomération toulousaine constitue une offre de transport importante pour relier Toulouse à sa périphérie dans un contexte de ville très étalée à l'échelle d'une aire d'attraction de plus de 500 communes et plus de 1,5 million d'habitants. Cette étoile connecte également un réseau de villes moyennes à 1 h de Toulouse (Montauban, Albi, Foix, Auch, Carcassonne...). Si l'offre est déjà conséquente en heures de pointe (certains axes bénéficient d'un train tous les quarts d'heure), elle est aujourd'hui contrainte par une saturation des infrastructures qui pèse sur sa qualité et son évolution. Le projet SERM de la Région de Toulouse, labellisé par l'Etat en juin 2024, vise à améliorer la desserte périurbaine par une offre ferroviaire renforcée (objectif affiché d'un train toutes les 10 mn pour l'ensemble des branches, plus d'amplitudes horaires, meilleure régularité...), par une offre routière complémentaire, par des dispositifs intermodaux optimisés.

## L'intermodalité avec le métro essentielle pour l'efficacité du SERM

La gare historique de Toulouse Matabiau est le point de convergence de l'étoile ferroviaire et sa capacité va rapidement constituer une limite, notamment dans un contexte où elle va également accueillir la LGV Bordeaux-Toulouse à horizon 2032. Il est donc nécessaire de connecter les axes SERM, ferroviaires et routiers, avec d'autres pôles d'échanges desservis par le métro pour mieux répartir les flux, permettre un maillage plus efficient du territoire, proposer des schémas de desserte qui réduisent l'accueil des trains dans la gare centrale. Les interconnexions existent déjà entre le train et les lignes A et B du métro et de nouvelles opportunités sont à l'étude. Les flux qui transitent dans ces PEM sont très importants. La future ligne C du métro, dont la mise en service est prévue en 2028, propose de nouveaux points d'intermodalité dans des quartiers de faubourg et des communes de première couronne. Son tracé se

raccorde à quatre branches ferroviaires. Le projet de SERM confère aujourd'hui une dimension stratégique à ces futurs pôles d'échanges majeurs et fait de cette ligne de métro un élément structurant du projet SERM. Les secteurs concernés vont recevoir un véritable « choc d'offre » avec la convergence du métro, d'une offre de train performante, de rabattements multimodaux. Les quartiers nord et sud-est de Toulouse, et les communes de première couronne de Labège et Colomiers sont particulièrement ciblés.

## De nouveaux pôles d'échanges pour structurer l'urbanisation

Si les pôles d'échanges concernés, en connectant des offres de transport urbain et périurbain, vont devenir des lieux majeurs d'intermodalité à l'échelle de l'aire métropolitaine, ils vont également générer de futurs lieux d'urbanité intense pour accueillir des habitants, des emplois, des équipements métropolitains en cœur d'agglomération, dans une logique de cohérence urbanisme-mobilité. Ils sont appelés à devenir de nouvelles portes métropolitaines, au service :

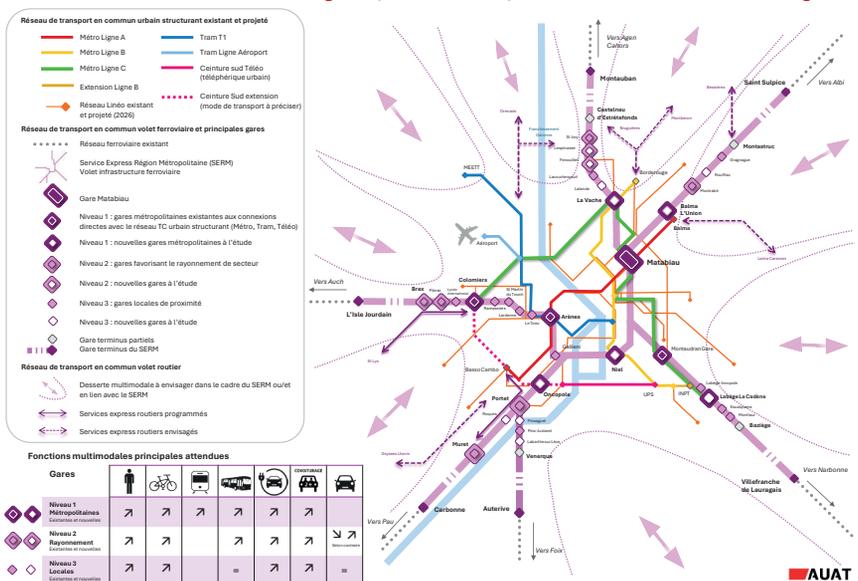
- d'une désaturation de la gare centrale de Matabiau,

- d'une démultiplication des possibilités de trajets en transport en commun pour les usagers, sans forcément transiter par le centre de l'agglomération,

- de l'émergence de nouvelles polarités métropolitaines dans un contexte de forte croissance démographique et économique.

Au-delà du cœur de la métropole toulousaine, ces polarités sont structurantes à l'échelle des différents corridors de développement révélés par le projet SERM. En effet, elles s'inscrivent dans une stratégie d'aménagement du territoire à la grande échelle qui devra notamment s'appuyer sur les axes ferroviaires et qui visera à proposer une armature territoriale à même de contenir les risques d'étalement urbain provoqués par une nouvelle offre de transport performante en périphérie. Chacun de ces nœuds intermodaux devra donc trouver sa logique de développement non seulement à l'échelle de la métropole toulousaine, mais aussi à celle des corridors ferroviaires et routiers qui questionnent l'organisation du périurbain toulousain. Ce point constitue un axe majeur de réflexion pour l'étude concernant les enjeux territoriaux du SERM confiée à l'agence d'urbanisme par ses partenaires. ■

### PROJET DE SERVICE EXPRESS REGION METROPOLITAINE SCHEMA D'INTENTION – Scénario SERM global (ferroviaire et routier) et fonctionnalités multimodales des gares



## SAINT-ÉTIENNE

# Vers un Service Express Métropolitain en sud Loire : mobiliser, observer et accompagner

[ Par **Guillaume Triollier** et **Daniel Zobèle**, chargés d'études, et **Ludovic Meyer**, directeur adjoint, epures ]

Les territoires ligériens et plus particulièrement le Sud Loire – proche Haute-Loire (aire d'attractivité de la Métropole stéphanoise) ont été identifiés par l'Etat pour le développement de l'organisation de nouveaux services de mobilités par la validation d'une pré-labellisation, en 2024, d'un projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM).

Dès juin 2023 epures, l'Agence d'urbanisme des territoires ligériens, en respect de son projet d'association identifiant

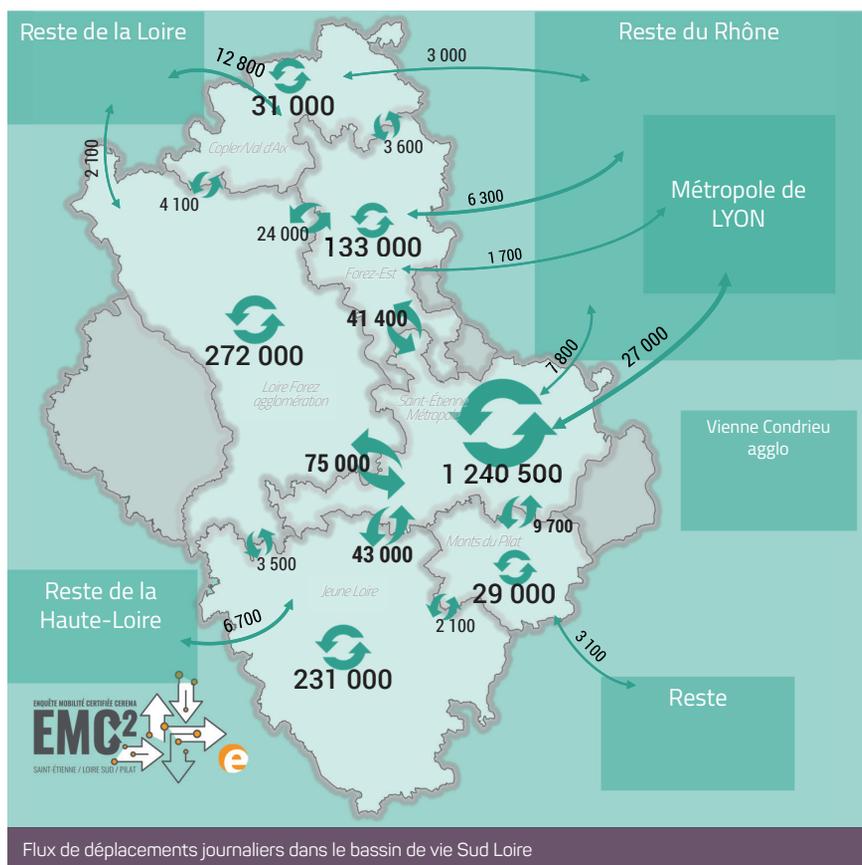
les transitions environnementales, des modes de vie et de la décision collective comme des axes stratégiques d'accompagnement des partenaires, a souhaité participer à la reconnaissance de l'intérêt d'un périmètre de SERM Sud Ligérien. Un dossier de mise en débat pour expertiser et donner la parole aux acteurs locaux de la mobilité a ainsi été constitué

L'Agence d'urbanisme a ainsi valorisé la connaissance partenariale et synthétisé son expertise à différentes échelles de réflexions en pointant les éléments stratégiques suivants :

- dresser le constat d'une offre de services très hétérogène dans le Sud Loire, marquée notamment par la relation vers Lyon dans l'organisation des services ferroviaires
- promouvoir une perspective d'amélioration des services multimodaux, adaptés aux caractéristiques des territoires et de leurs besoins en mobilité,
- ambitionner une refonte de la gouvernance de projets et des compétences pour réunir les AOM et les acteurs de la mobilité autour d'un projet commun.

L'objectif était d'aider et accompagner l'émergence d'une approche collective des termes du débat entre opportunités, limites et conditions de mises en œuvre. Cette posture portée par le Conseil d'administration a fait l'objet d'une publication largement diffusée rendue possible par :

- La variété du partenariat réuni au sein du programme d'activités de l'Agence d'urbanisme. Il permet la mise en commun de nombreuses études structurantes sur le sujet des mobilités : des autorités organisatrices de la mobilité (Saint-Étienne Métropole, Loire Forez agglomération, Roannais Agglomération), un syndicat de coopération à l'échelle de l'aire métropo-



litaine Lyon/Saint-Étienne (SMT-AML) et plus largement des intercommunalités ayant noué une relation avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes,

- la permanence d'un observatoire des mobilités partenarial permettant de collationner une base de connaissances mutualisées et perfectionnées depuis 25 ans,
- le développement d'un outil de modélisation multimodal et partenarial qui fait aujourd'hui référence localement et disponible immédiatement pour les études et évaluation des scénarios.

En 2025, la Métropole stéphanoise a souhaité inscrire au sein du programme partenarial une mission d'accompagnement au processus d'études mis en œuvre par les partenaires du SERM. Devenu interlocutrice naturelle de la Société des Grands

Projets (SGP), l'Agence d'urbanisme a mis à disposition de l'ensemble des bureaux d'études et acteurs du projet son fonds de connaissance, d'expertise et d'études partenariales.

Au service du gain d'efficacité et de rationalisation des phases de diagnostic, l'ensemble des apports de l'Agence d'urbanisme permet aux acteurs du projet de labellisation de se concentrer sur la détermination des scénarios d'évolution de l'offre attendus pour l'été 2025, de la gouvernance associée au projet à moyen et long termes et aux aspects financiers du futur SERM.

À plus long terme, l'évaluation nécessaire des actions, leur mise en œuvre et la mesure de leurs effets seront analysés par l'observatoire partenarial des mobilités. ■



## TOULON

# Observer et projeter l'intermodalité dans la langue des SERM

[ Par **Melvin Lo Destro**, Chargé d'études Mobilités, Audat Var ]

Si la fréquence des services interurbains - qu'ils soient ferroviaires ou routiers, est le fondement du projet de mobilité des SERM, l'armature des points de connexion au(x) réseau(x), c'est-à-dire les pôles d'échanges [multimodaux], est au cœur de leur mise en œuvre puisque c'est là que se font les accès et les transferts. Ils matérialisent ainsi le défi complexe des ruptures de charge.

Le potentiel d'usage attendu de chacun de ces PEM tient en effet à la combinaison de plusieurs conditions favorables, qui impliquent aussi une somme d'acteurs: le niveau de desserte ferroviaire (ou routière), la fiabilité du service, les temps de parcours, les conditions de rabattement et de diffusion en voiture, en transports en commun, en vélo, à pied, etc. Mais comment projeter ces conditions favorables ?

## Un regard commun à (re)poser sur des approches locales existantes

Dans les bassins de vie des métropoles, les SERM ne sont généralement pas venus initier ces réflexions intermodales ex nihilo. Les plans locaux d'urbanisme, les plans de déplacements urbains, les schémas de cohérence territoriale, les schémas régionaux d'aménagement, etc. ont chacun créé un historique de projet sur les pôles d'échanges existants ou jugés nécessaires. Néanmoins, les périmètres de réflexion et les niveaux d'écriture se juxtaposent, parfois se superposent, sans concorder parfaitement. Les définitions et les éléments d'états des lieux se perdent aussi dans les diagnostics, ou leurs annexes, et les ambitions ne sont pas toujours exprimées avec la clarté nécessaire à une action politique collaborative. Le besoin de (re)poser explicitement les objectifs de performance intermodale dans un langage commun trouve ainsi dans les démarches SERM une fenêtre favorable.

## Qu'est-ce qu'un PE(M) ?

La question peut paraître triviale, mais elle se heurte pourtant à un flou sémantique qui souffre de l'absence d'une définition nationale. Ainsi, les pôles d'échanges multimodaux sont tour à tour - selon les territoires, les documents de planification, et parfois les millésimes - simplement des gares avec un niveau de desserte ferroviaire « consé-

quent », et/ou desservies par au moins une ligne de transport en commun lourd (tramway, BHNS), et/ou par un ensemble de lignes urbaines, et/ou combinant de grandes capacités de stationnement, etc. La notion d'intermodalité y est, certes, voulue centrale, mais concrètement trop peu signifiante: elle ne permet par exemple pas de distinguer toutes les nuances de services qui séparent une gare urbaine « full intermodale » d'un parking de covoiturage en rase campagne...

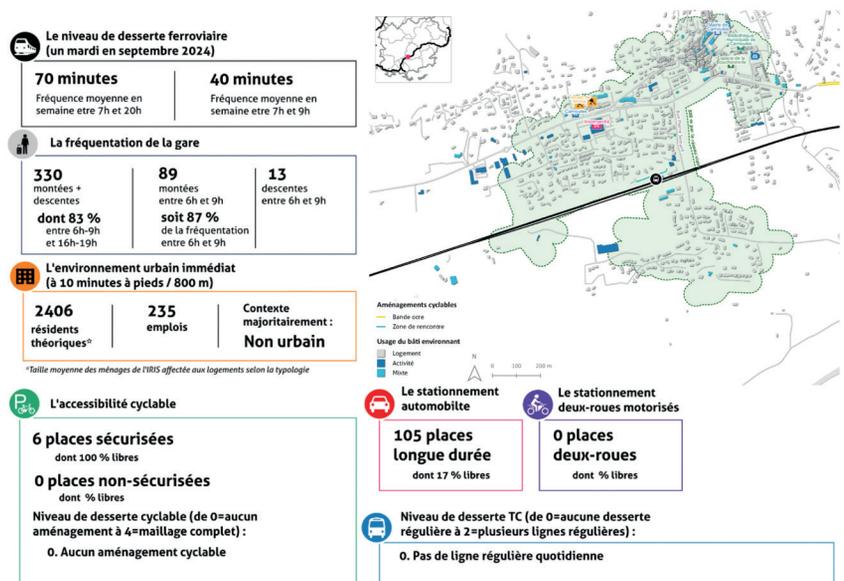
## La finalité des PEM: rabattre et diffuser de [nouveaux] usagers

Le travail de projection passe nécessairement par une phase d'état des lieux de l'accessibilité des PEM avec en fil rouge la question suivante: au vu de l'usage actuel des PEM et des attendus à court et moyen termes sur leur niveau de desserte, quel niveau d'accessibilité veut-on mettre en place autour de chacun d'entre eux pour accueillir le surcroît de fréquentation recherché? La réponse à cette question

suppose une grille d'analyse à la fois précise et pratique qui permette de « peser au détail », et dans la durée, les différentes composantes de l'accessibilité, et ce pour chacun des modes: quantité et qualité de la desserte en transports urbains; sécurité et continuité des aménagements cyclables et piétons; capacités, usages et modalités d'accès des offres de stationnement, etc.

## Les bons indicateurs pour qualifier et projeter à la bonne mesure

Cette grille d'analyse n'est ni plus ni moins que l'état des lieux et l'observatoire du SERM. À ce titre elle ne devrait pas être une annexe technique mais bien l'expression politique des ambitions locales, en incluant pleinement les dimensions urbaines et d'aménagement (quantité/qualité des développements urbains et économiques environnants projetés, typologie de l'emploi...) et tarifaires (concurrence tarifaire, diversité/complexité des formules d'abonnements...) qui sont aussi le sujet des SERM. ■



Un exemple de fiche d'observation réalisée par l'Audat Var

**STRASBOURG**

# D'un suivi des dynamiques de l'offre à un suivi des dynamiques territoriales

[ Par **Antoine Frediani**, Chargé d'études mobilité, Adeus ]

Le SERM de Strasbourg, plus connu localement sous l'appellation REME pour Réseau Express Métropolitain Européen, a été lancé en décembre 2022. L'Adeus a proposé d'en organiser l'évaluation de manière concomitante à sa mise en œuvre, en lien avec les pilotes directs du REME, la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg, mais aussi la Compagnie des Transports du Bas-Rhin et la Compagnie des Transports Strasbourgeois pour la partie routière du REME.

L'observatoire, initialement orienté vers l'évaluation des objectifs du REME sur l'offre et les usages, a dorénavant également pour ambition d'accompagner les partenaires de l'Agence sur les réflexions et réalisations en termes d'articulation entre développement de l'offre interurbaine, planification et aménagement.

## Un suivi précis de l'offre

L'Adeus procède chaque année à la collecte de l'offre des réseaux du Rhin-Supérieur. Ce suivi de l'offre, facilité grâce aux données

GTFS, permet d'effectuer des analyses d'une échelle très spécifique (fréquence par arrêt par direction par type de jour par exemple) à une échelle large, mais aussi d'alimenter les modèles d'accessibilité développés à l'Agence. L'analyse de l'offre a permis à l'Adeus de proposer un schéma de fonctionnement de l'offre ferroviaire, explicitant les différents types d'offre existant sur une même infrastructure. L'historicisation de l'offre a montré que le REME est le fruit de près de 30 ans de politiques de mobilité en faveur des transports collectifs interurbains. Depuis la régionalisation de l'offre ferroviaire en 1997 et la prise de compé-

## La difficile connaissance des usages

La connaissance de l'évolution des typologies d'usages et d'usagers du REME est un point essentiel de l'évaluation. L'Adeus utilise trois principales sources de données : la fréquentation annuelle des gares SNCF, les enquêtes Origine-Destination (O/D), et les Enquêtes Mobilités Certifiées CEREMA (EMC2). L'articulation de ces différentes sources de données permet de quantifier et qualifier l'évolution des usages. Cependant, les limites et différences de méthodologie entre ces sources imposent une prudence quant à leur croisement. De plus, la faible fréquence d'occurrence des enquêtes O/D et EMC2 ne permet d'envisager de mesurer les évolutions que sur du long terme.

## Le REME : un outil de construction de la région métropolitaine

Les objectifs des SERM s'accordent sur la nécessité d'éviter des phénomènes de métropolisation et de périurbanisation non maîtrisés, en optimisant le foncier et en transformant les quartiers de gares en nouvelles centralités de proximité. L'Alsace est un territoire multipolaire, parsemé de villes moyennes mêlant habitat et activités, présentant une densité élevée grâce à une forte intensité d'usage du foncier. Ces spécificités locales créent des flux concentrés et des phénomènes de contre-pointe importants qui ont été favorables au maintien d'un réseau ferré dense et au développement d'un SERM. Les objectifs des documents d'urbanisme – parfois encore en cours de conception – relaient cette volonté de densification autour des gares et des espaces bien desservis en transports collectifs. L'observatoire sur l'évolution de l'usage du foncier au droit des gares en lien avec les concepts et projets d'aménagements qui seront retenus dans le cadre du SERM. ■

tence par la Région Alsace puis la Région Grand Est, l'offre n'a cessé de croître sur l'étoile ferroviaire strasbourgeoise. De 259 à 385 TER quotidiens en gare de Strasbourg entre 1996 et 2007, l'offre a ensuite atteint près de 500 TER quotidiens dès 2017. Avec le REME ce chiffre s'établit désormais à plus de 560 TER par jour, faisant de Strasbourg la première gare TER de France. L'observatoire inclut également le réseau routier interurbain dont il quantifie la montée en puissance incarnée par la mise en place de voies dédiées aux cars sur l'ex-RN4, sur près de 20 kilomètres entre Strasbourg et Wasselonne. Enfin, cet observatoire inclut la qualité d'articulation entre le REME et les autres offres de transports collectifs, tant urbaines qu'interurbaines, ainsi qu'avec le reste du bouquet d'offres de mobilité au droit des gares.

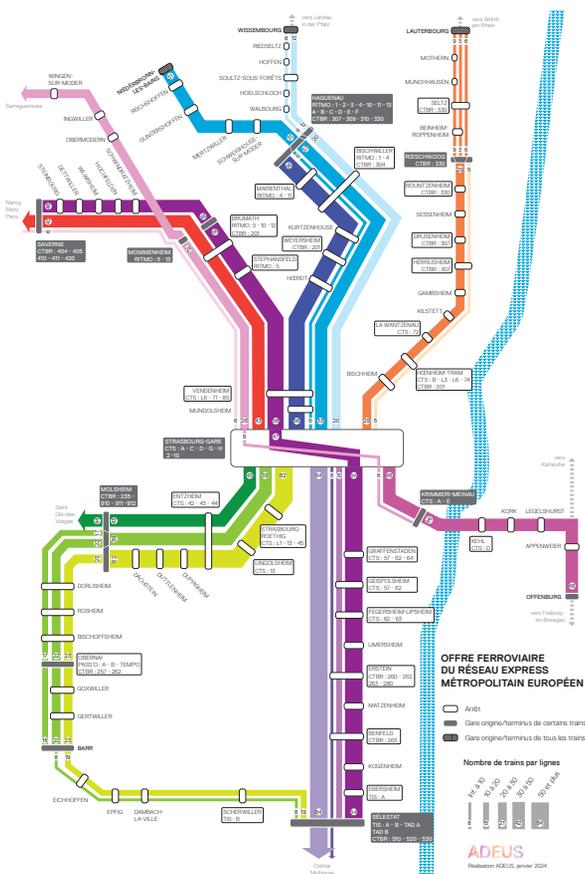


Schéma de fonctionnement de l'offre ferroviaire du REME de Strasbourg



## TOURS

# Le SERM de Touraine, un catalyseur des transitions territoriales

[ Par **Olivier Schampion**, Urbaniste spécialisé en mobilités, ATU ]

## La Touraine, un territoire façonné par les grands réseaux de transport

Le Service Express Régional Métropolitain (SERM) de Touraine, labellisé par l'Etat en juin 2024, s'annonce comme un projet structurant pour le territoire. Fort d'un réseau ferroviaire dense à dix branches (dont la LGV), d'une étoile autoroutière à cinq branches et de la convergence de plusieurs Eurovéloroutes intégrés à des schémas directeurs cyclables par les intercommunalités, le territoire tourangeau dispose d'atouts considérables pour développer une offre de mobilité multimodale et coordonnée sur son bassin de vie. En dépit d'un très bon niveau d'infrastructure à l'échelle du périmètre, 63% des déplacements en Indre-et-Loire s'effectuent en voiture individuelle. Un choc d'offre, allié à une approche systémique et servicielle des mobilités décarbonées, est donc nécessaire pour faire face à la crise climatique, offrir aux usagers une alternative crédible à la voiture et favoriser activement le report modal en Touraine. La mobilisation locale en faveur du SERM montre combien il répond à ces ambitions partagées.

## Le SERM, une formidable opportunité d'articuler mobilité et développement territorial

En Touraine, le SERM ne se limite pas à un simple projet de transport. Il constitue une véritable opportunité d'articuler les évolutions territoriales et de mobilité. Pour ce faire, une démarche globale a été engagée, en accompagnement du volet transport :

- Un diagnostic urbain et territorial autour de 20 futurs points d'accès au SERM : un panel de sites est analysé pour identifier leurs enjeux et leurs potentialités de développement. Cette étape fait ressortir une typologie des points d'accès au SERM, basée d'une part sur leur accessibilité multimodale et d'autre part, sur leur contexte réglementaire et leur sensibilité environnementale. La typologie constitue la base des stratégies de développement de chaque futur point d'accès au SERM.

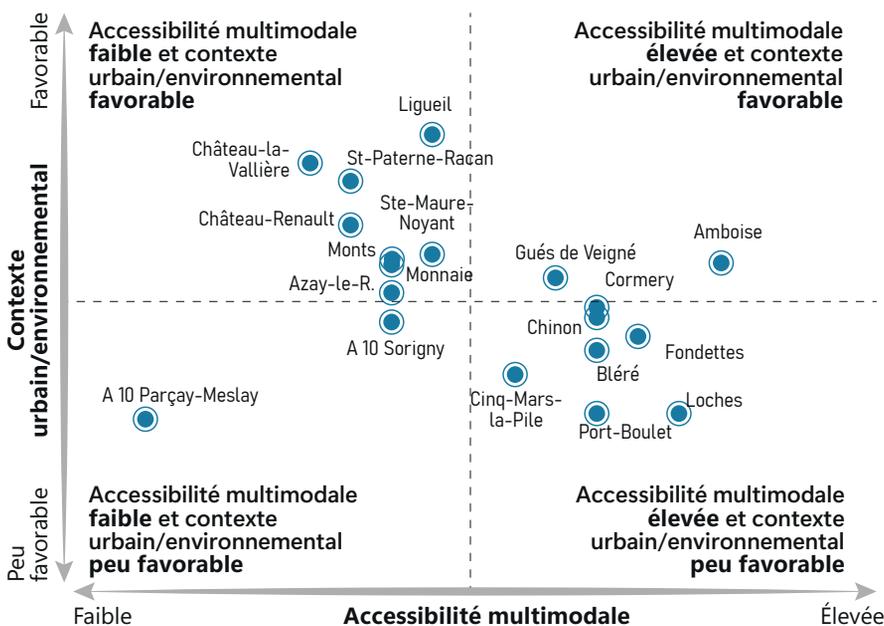
- Un référentiel urbain et d'aménagement : il s'agit d'un document qui vise à recommander l'usage d'outils réglementaires adaptés à chaque situation. Ce document s'appuie également sur la typologie issue du diagnostic des 20 sites démonstrateurs.

- Une sélection de sites inspirants : l'ambition du SERM de Touraine est d'aménager ses futurs points d'accès de manière à développer la multimodalité et à répondre aux contraintes liées au dérèglement climatique. Pour inspirer les initiatives locales, quelques sites aménagés en France et en Europe sont présentés sous forme de fiches-types. Le document met l'accent en particulier sur la qualité des espaces publics, la priorité modale pour leur accessibilité, l'innovation architecturale, la synergie des acteurs.

- Des études urbaines pré-opérationnelles sur 10 des 20 sites diagnostiqués : sur la base du diagnostic, les sites retenus feront l'objet d'études plus abouties sur leurs possibilités d'aménagement et d'urbanisation, pouvant aller jusqu'à une présentation similaire à des orientations d'aménagements et de programmation élaborées dans les documents d'urbanisme. Les propositions répondront aux enjeux déclinés dans la typologie des sites.

## L'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours au cœur du projet

L'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours (ATU) joue un rôle important dans la mise en œuvre du projet SERM. Nos études antérieures sur l'étoile ferroviaire, sur la décarbonation des autoroutes, sur la mise en place de réseaux cyclables structurants, et in fine sur la nécessité d'articuler les réseaux de mobilité pour « faire système », ont permis de mettre en évidence le potentiel du territoire et de poser les bases de la réflexion en matière de SERM. Ainsi, l'ATU est intégrée à l'équipe-projet resserrée du SERM. Elle suit et participe activement à l'ensemble des groupes de travail, sous l'égide de la Région Centre-Val de Loire. L'agence d'urbanisme pilote le groupe de travail « urbanisme et aménagement » du SERM. À ce titre, elle anime et accompagne l'ensemble des actions décrites précédemment. Cette étude, inscrite au programme partenarial de travail, fait l'objet d'un soutien financier de plusieurs membres de l'ATU (État, Région centre-Val de Loire et Tours Métropole Val de Loire). ■



Typologie des PEM issue du diagnostic des 20 sites étudiés (extrait du cahier n°14 sur la commune de « Monnaie »)

## BELFORT

# La gare de Belfort demain : renforcer l'intermodalité et poursuivre la mutation urbaine

[ Par **Robin Serrecourt**, Chargé d'études principal - Projet urbain & Paysage, AUTB ]



Photomontage préfigurant le réaménagement des abords de la gare de Belfort

© RS/AUTB

## La gare, cœur de ville

Il y a une douzaine d'années, les abords de la gare de Belfort ont été repensés comme un pôle d'échange multimodal (PEM), avec notamment des voies en site propre pour des bus à haut niveau de service. Les espaces publics proches ont alors été partiellement requalifiés. Lors de la création du PEM, la démolition d'anciens hangars de fret a libéré un important tènement, en bordure des voies ferrées, provisoirement aménagé sous forme de parking. Dans la continuité du parvis de la gare et de l'axe piétonnier qui rejoint la Vieille Ville, cet espace en partie relégué reste particulièrement stratégique dans l'optique d'un retraitement complet de l'entrée de ville. Pour la Ville de Belfort, l'AUTB a conduit une étude urbaine interrogeant le potentiel d'évolution du secteur, et proposant des perspectives concrètes de reconfiguration.

Cette initiative s'inscrit dans le cadre du programme « Action Cœur de Ville », dispositif national de redynamisation des centres de villes moyennes, avec une double ambition : améliorer les conditions de vie des habitants et conforter la centralité urbaine en tant que moteur du développement territorial.

## Une ambition, plusieurs dimensions

L'étude teste notamment un possible prolongement des voies automobiles dans la continuité de l'avenue qui dessert la gare, le report du stationnement et l'hypothèse d'un parking silo, l'avenir d'une halle désaffectée, un programme immobilier tertiaire le long des voies ferrées, la création d'un nouvel accès aux quais SNCF et d'une consigne à vélos, ou encore la désimperméabilisation et la végétalisation des espaces publics du quartier. Sur chacun de ces sujets, plusieurs options sont explorées et illustrées grâce à une maquette numérique simple. Au terme de cette approche multidimensionnelle, les orientations retenues sont synthétisées sous la forme d'un scénario global avec esquisse en plan et vue perspective en photomontage. Cette dernière représentation (ci-dessus) se veut une image « manifeste », utile pour se projeter collectivement et faire fructifier la réflexion engagée.

## Patrimoine bâti cherche nouvelle vie

La halle des Messageries, qui conclut le parvis de la gare côté sud, est inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. Avec ses auvents filants et sa voûte cintrée à double coque nervurée, elle

est un des derniers témoins dans la région de l'architecture industrielle en béton armé des années 1930. Sans usage de longue date, le bâtiment souffre de désordres structurels, mais la restauration des parties endommagées reste envisageable. Cependant, aux yeux de beaucoup, la halle apparaît comme un « point noir » et une contrainte forte dans la poursuite de l'aménagement du secteur. Un des intérêts de l'étude urbaine conduite par l'AUTB est de mettre en avant son potentiel de réemploi.

## De l'intention à la mise en œuvre

Outre la faisabilité technique et le coût d'une telle opération, se pose bien sûr la question du programme : quelle(s) nouvelle(s) fonction(s) pour cet édifice iconique ? Un programme mixte de commerces et bureaux a les faveurs de la municipalité. Des négociations sont en cours avec la filiale de la SNCF propriétaire du bâtiment, pour un rachat par la Ville. La société d'économie mixte Tandem, spécialisée en immobilier d'entreprise, et dont les principaux partenaires publics sont le Grand Belfort et la Région Bourgogne-Franche-Comté, devrait ensuite prendre le relais pour les études de faisabilité, le plan de financement et l'engagement des travaux. ■



## OISE-LES-VALLÉES

# Roissy Picardie : un précurseur des Services express régionaux métropolitains (SERM)

[ Par **Pascale Poupinot**, Urbaniste, Oise-les-Vallées ]

À l'étude depuis 30 ans, une liaison ferroviaire vers Roissy, d'abord train régional entre Creil (ex Picardie) et Roissy puis complété par un service TAGV entre Amiens et Roissy mais aussi un service Compiègne/Roissy, consiste à réaliser 6,5 km de voie ferrée côté Île-de-France pour rejoindre Roissy, un des pôles d'emploi majeur, sans oublier l'interconnexion grande vitesse et l'aéroport Roissy CDG.

Le projet Roissy-Picardie concerne la réalisation d'une ligne nouvelle de 6,5 kilomètres permettant à la ligne ferrée existante Paris - Amiens d'être connectée à la gare TGV Roissy Charles de Gaulle et donc au réseau à Grande Vitesse (LGV) français. Des aménagements de la ligne existante compléteront le projet afin d'assurer la robustesse de l'exploitation et de desservir la gare TGV Roissy Charles de Gaulle dotée de nouveaux quais, aussi bien en TAGV (train apte à la grande vitesse) qu'en TER (train express régional). Pour ce faire, les acteurs de l'aménagement de deux régions et ceux du ferroviaire ont dû s'entendre même si les calendriers ont souvent été peu convergents voire divergents, chaque partenaire voulant tirer profit de cette infrastructure et assurer un meilleur service de mobilité décarbonée à

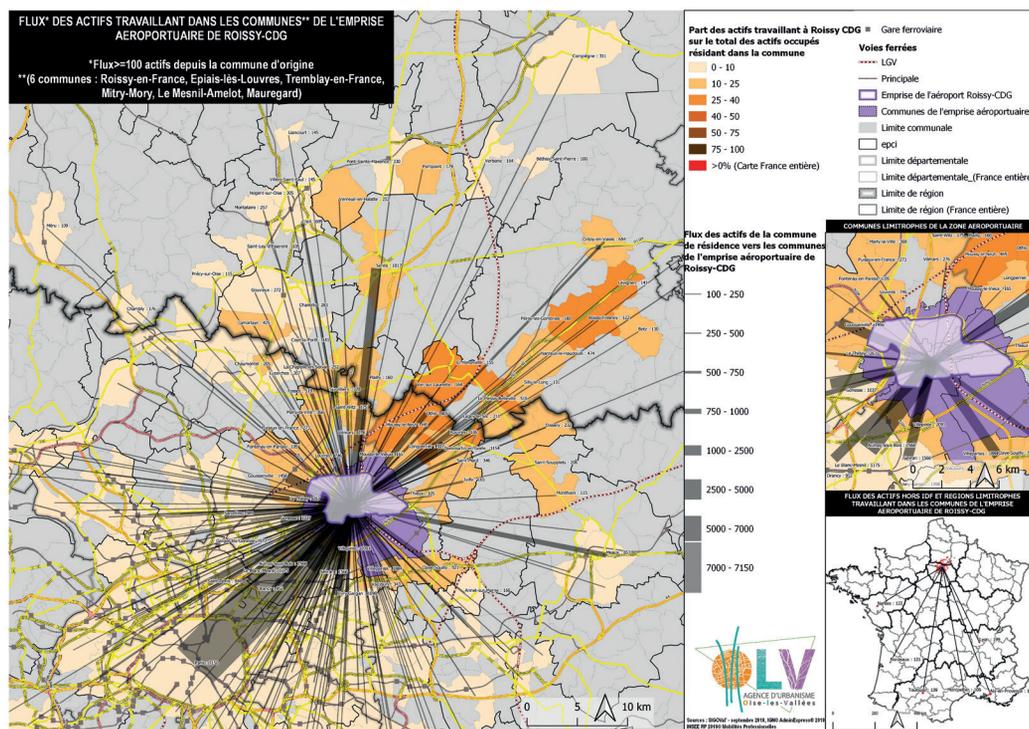
tous. La liaison Roissy - Picardie permettra un nouveau lien entre Roissy et son versant nord (Survilliers, Fosses, Chantilly, Creil, Compiègne, Amiens) et offrira ainsi aux territoires desservis de nouvelles perspectives de développement: un meilleur accès aux emplois pour les habitants, une attractivité économique accrue pour les territoires mieux reliés au réseau LGV, de nouvelles opportunités de recrutement et donc de développement pour les entreprises, une accessibilité facilitée à l'international à l'offre touristique exceptionnelle mais assez peu connue qu'offre la Picardie (Chantilly, Compiègne, Beauvais, Saint-Quentin, Amiens, Baie de Somme...), etc. C'est pour objectiver et structurer ces perspectives de développement d'une part, et faire des recommandations pour faciliter la concrétisation de ces perspectives d'autre part, que Réseau Ferré de France avait missionné les Agences d'Ur-

banisme de la Vallée de l'Oise, d'Île-de-France et du Grand Amiénois dès 2012. Le projet de liaison ayant été reporté et étant à nouveau dans les priorités d'aménagement, SNCF Réseau avait demandé aux trois agences d'actualiser leurs travaux en 2019.

## Les effets à attendre du projet Roissy-Picardie, en particulier dans les quartiers-gares et les zones d'activités

L'ouverture d'une nouvelle liaison ferroviaire performante au nord de la plateforme induira une évolution de la géographie des actifs et permettra de mieux desservir une grande partie des emplois de celle-ci. Principalement localisés au cœur de la plateforme, les emplois devraient y voir leur densité augmenter, dans le futur ainsi que le renouvellement et la modernisation des sites d'activités franciliens comme

picards. C'est avant tout des pôles d'échanges multimodaux (PEM) c'est à dire les intermodalités (trains/cars/bus/voitures/vélos/marche) qu'il faut organiser dans les quartiers-gares afin d'éviter leurs transformations en «parkings à bagnole». Les franchissements des voies ferrées sous forme passerelle de mobilité actives sont aussi indispensables pour assurer une meilleure accessibilité et une décarbonation efficace. Néanmoins ces projets d'infrastructure étudiés pendant 30 ans ne facilitent pas la transformation et la valorisation urbaine des quartiers-gares et des zones d'activités. ■



## SAINT-OMER

# Saint-Omer : Quand un quartier gare devient catalyseur de renouveau urbain

[ Par **Argantaël Beucherie**, chargée d'étude architecture bioclimatique, et **Eugénie Ruckebusch**, directrice générale adjointe, AUD Saint Omer ]

La configuration du réseau ferroviaire des Hauts-de-France implique sur le Pays de Saint-Omer de disposer d'une gare principale située sur la frange nord-est du territoire, à Saint-Omer, et d'un second arrêt à proximité. Le quartier de la gare de Saint-Omer porte donc des enjeux structurants pour ce territoire de 105 000 habitants, que ce soit en termes de relations et de coopérations avec la métropole et les agglomérations voisines. Depuis plus d'une décennie, les collectivités mettent en œuvre une série de mesures pour renforcer l'accessibilité de ce quartier et développer ses fonctions urbaines.

## Un positionnement entre la métropole lilloise et le littoral de la Côte d'Opale

La gare de Saint-Omer se situe sur l'axe Calais-Lille, et dispose de connexions supplémentaires avec le nœud ferroviaire d'Hazebrouck. Cette situation implique une participation dans deux SERM labellisés : celui des Hauts-de-France autour de la métropole lilloise et de l'Artois et celui de la Côte d'Opale avec Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer. Rayonnant sur un vaste périmètre de près de 130 communes par sa localisation, l'accessibilité multimodale du quartier de la gare du Pays de Saint-Omer est développée depuis les années 2010. En 2013, les travaux sur les espaces publics ont permis de créer un pôle d'échanges multimodal. Ces ambitions se sont poursuivies par des aménagements structurants en faveur des modes actifs avec une passerelle franchissant le canal en 2017 et la réalisation de l'Eurovélo 5 sur les berges de l'Aa en 2023. De même, le réseau de transports en commun urbain et interurbain s'est

restructuré autour de ce pôle d'échanges. Au-delà de sa fonction modale, la passerelle est devenue aussi la première pierre de la reconquête d'un quartier, accompagnée de la transformation du bâtiment voyageurs : la Station.

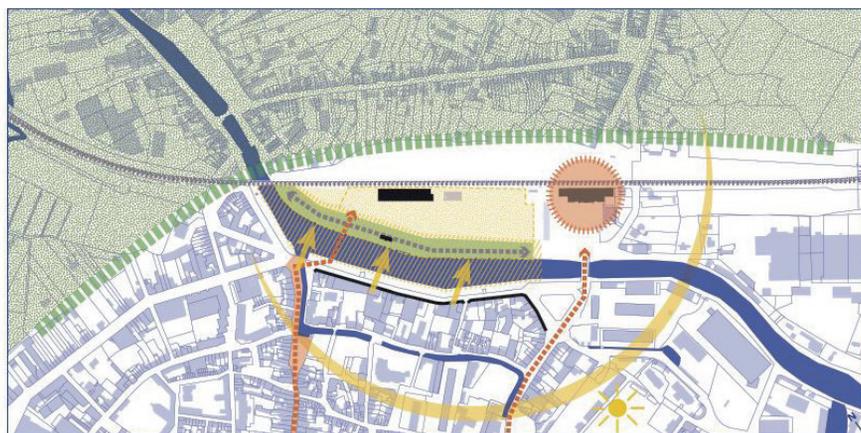
## Le renforcement du rôle de centralité du quartier gare

En 2019, La Station ouvre ses portes et fait découvrir ce tiers-lieu qui propose un espace de travail, d'innovation et de formation avec un fab-lab, un coworking, un incubateur de projets innovants, un campus connecté en lien avec le CNAM, des ateliers d'aide au numérique et une gare dedans. En effet, la Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer est devenue propriétaire du bâtiment en 2016 et SNCF Mobilités locataire. Plus largement, cette dynamique lancée autour de la gare participe à la redynamisation de la ville centre et de l'agglomération qui s'articule avec l'ensemble de la stratégie Action Cœur de Ville. Parallèlement à cette réhabilitation,

les échanges avec la SNCF amènent également à avancer sur la désaffectation ferroviaire de la cour fret.

## Un quartier en mutation aux ambitions affirmées

L'Agence d'urbanisme, de développement et du patrimoine du Pays de Saint-Omer accompagne la transformation de ce secteur depuis les premières réflexions. Dès cette période, elle est sollicitée par la ville et l'agglomération pour établir un plan guide de composition urbaine sur le quartier et notamment dans le cadre du quartier ANRU situé de l'autre côté du canal historique de l'Aa. Le projet s'étend sur quatre secteurs qui s'articulent autour d'un parc urbain en bord à canal, créateur de liens. Il concerne ainsi le secteur des quais, le quartier en politique de la ville inscrit dans une démarche de renouvellement urbain ANRU au sein du site patrimonial remarquable. De même, la Halle aux Choux correspond au projet urbain dessiné sur l'ancienne cour fret. Ce dernier propose une programmation mixte avec un minimum de 110 logements et plus de 5500 m<sup>2</sup> de surface dédiée aux activités économiques. L'étude urbaine, financée par un programme de coopération européenne, traduit une ambition forte visant un quartier résilient face au contexte d'adaptation au changement climatique. Une consultation auprès des promoteurs immobiliers est en cours, portée par une société publique locale d'aménagement, pour un démarrage des travaux attendus en 2027. Le foncier cédé à l'intercommunalité par la SCNF en 2019 est actuellement géré par l'Etablissement Public Foncier des Hauts-de-France. Le foncier dédié au parc urbain est en cours d'aménagement par la ville, qui a souhaité accompagner l'émergence du quartier en proposant un parc urbain intégrant un skate-park dès l'arrivée des futurs premiers habitants. ■



PAYSAGE	BÂTI	CLIMAT	MOBILITÉS	POLARITÉS
un site en relation étroite avec l'eau : à l'interface entre ville et marais et bordé par le canal, un parcours de promenade sur les berges	une identité forte grâce à plusieurs bâtiments emblématiques (patrimoine industriel) et l'ensemble remarquable de la façade des quais	une orientation favorable en termes d'ensoleillement, des sols perméables, et une trame fraîche autour du canal, ramenée sur le site par le vent du sud	un site vitrine, à proximité de la gare, qui bénéficie d'un réseau multimodal et de voies douces	un site proche du parcours marchand du centre-ville, et qui bénéficie de la proximité de La Station et d'équipements scolaires et sportifs

Atouts et opportunités de la gare de Saint Omer

© DR



## SYLVIE CASSOU-SCHOTTE

Vice-présidente de Bordeaux Métropole, membre du bureau de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux Aquitaine (a'urba)

### L'eau à la bouche

Par où commencer la présentation de Sylvie Cassou-Schotte ? Ancienne fonctionnaire de l'État ? Éluë ? Militante ? Passionnée semble être le terme qui définit le mieux cette infatigable arpenteuse des champs du vivant.

« C'est le combat d'une vie. *« J'ai toujours défendu la gestion publique de l'eau. L'eau n'est pas une marchandise, c'est un bien commun à préserver, à protéger et à partager. »* Sylvie Cassou-Schotte est une militante dans l'âme. Très jeune, elle se découvre une vocation pour l'engagement au nom de l'intérêt général. Après une maîtrise en sciences sociales, une carrière de conseillère d'éducation populaire et de jeunesse au ministère de la Jeunesse et des Sports lui permet de cultiver ce sens du service public. Dans les années 80 on la voit également aux côtés des habitants du vieux quartier Saint-Michel de Bordeaux plaider pour une rénovation urbaine qui ne tourne pas à la gentrification. Investie plus tard dans son quartier d'Arlac, à Mérignac, elle en présidera le centre social. Chez cette écologiste de la première heure, le *« souci de l'humain, et plus généralement du vivant »* tient de la *« cohérence »*. Celle-ci prend logiquement un tour politique en 2008, année où Sylvie Cassou-Schotte devient adjointe au maire de Mérignac déléguée à l'action sociale et solidaire et vice présidente du CCAS. En 2014, un mandat d'éluë métropolitaine d'opposition, en tant que présidente du groupe écologiste, lui offre une tribune pour faire entendre les défis environnementaux à relever. Et le premier d'entre eux, *« fondamental pour l'avenir de nos territoires et nos populations »*, c'est celui de l'eau et de l'accès à l'eau pour tous. Bordeaux a une longue histoire avec Suez mais qu'importe ! Sylvie Cassou-Schotte estime que la régie est plus adaptée aux enjeux du futur. Elle finira par remporter la bataille en 2020 après être passée entretemps dans le camp de la majorité par le jeu de l'alternance. La régie de l'eau qu'elle préside est opérationnelle en 2023. Prochaine étape : l'intégration de l'assainissement en 2026. Une

performance qui n'a pas échappé à la FNAU, laquelle a sollicité Sylvie Cassou-Schotte pour conduire une formation autour de l'eau. *« Un sujet assez technique, qui n'attire pas beaucoup de candidats élu-es »,* sourit l'intéressée, aujourd'hui membre du bureau de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux Aquitaine (a'urba). *« L'idée est d'aider l'agence à répondre au mieux aux attentes des collectivités, donc à se positionner sur des domaines nouveaux, comme l'eau. Il y a une vraie difficulté à mettre en place des projets d'intérêt général, les élus doivent faire face à de multiples résistances. C'est un énorme chantier que nous avons devant nous : reconsidérer la façon dont on aborde l'aménagement du territoire. Et c'est là que les agences d'urbanisme ont un rôle fondamental à jouer. Rappeler, par exemple, au cours de l'écriture d'un SCoT que l'eau n'est pas un simple élément d'intendance. »* D'autant que l'air du temps, à la réaction plutôt qu'à l'action, autrement dit au court-termisme, ne porte pas à l'optimisme. *« À titre personnel je suis bien évidemment très inquiète mais je crois néanmoins que nous avons dépassé l'époque du climato-scepticisme. Certes, il y a cette petite musique qui (nous chante) veut nous faire croire que la technique nous sauvera, ce qui constituerait un bon alibi pour l'inaction. Le lobbying tourne à plein régime. Mais en tant que femme de terrain je vois bien qu'il s'agit là d'une préoccupation majeure des Français. Malgré tout, et en dépit des avancées considérables effectuées au niveau local, force est de reconnaître que ça ne passe pas au niveau national. Des choix impérieux se présentent pourtant à nous. Il est temps de faire preuve de courage. »* ■

Nicolas Guillon

© DR



## DIDIER DECOUPLIGNY

Directeur général de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (ADULM)

### Vent du Nord

Un profil inhabituel fait de Didier Decoupligny un directeur d'agence singulier. Mais cet homme de terrain n'a jamais suivi qu'un seul cap : celui de son territoire.

« Rares sont devenues les carrières en « circuit court », sans la moindre tentation d'aller voir si l'herbe est plus verte ailleurs. C'est peut-être parce qu'il défend *« une volonté d'être dans la réalité »* que Didier Decoupligny est toujours resté fidèle à ce que l'on nommait jadis le Nord-Pas de Calais. Originaire du Bassin Minier, il s'est formé à l'IAE de Lille, où il a obtenu un DESS de management et d'administration des entreprises. Son profil est donc celui d'un développeur mais il n'aura pas échappé aux plus attentifs que l'agence d'urbanisme de Lille est également une agence de développement. Non pas que celle-ci s'adonne à la recherche d'investisseurs mais pour Didier Decoupligny, *« on ne saurait négliger le mot développement quand on parle d'urbanisme et d'aménagement »*. Il confesse néanmoins que sa nomination il y a huit ans à la direction générale de l'ADULM fut *« une surprise »*, bien qu'une solide expérience d'*« homme de terrain »* au service de son territoire – dans le privé, en agence de développement puis à la Région et un esprit d'ouverture en faisaient un choix judicieux. Didier Decoupligny avait notamment travaillé à l'implantation du Louvre à Lens, qui changea radicalement la donne urbanistique au pied des terrils. Ville à vocation internationale, Lille n'est cependant pas le Bassin Minier, nous direz-vous, mais Didier Decoupligny élargit la focale, considérant qu'*« une grande métropole ne se construit pas au détriment des territoires voisins »*, y compris le transfrontalier. C'est pourquoi l'ADULM se veut *« une agence agile, habile »* : *« Nous observons, nous analysons la donnée, puis nous esquissons une trajectoire à même*

*d'orienter les politiques publiques. Nous préparons le coup d'après en quelque sorte »* Cette agilité s'impose de par les caractéristiques sociales d'un territoire qui socialement porte encore son héritage industriel tout en étant confronté à un vieillissement de sa population. C'est pourquoi Didier Decoupligny estime qu'il est important de poser un regard qui embrasse l'ensemble des équilibres : *« Autrement dit, il faut laisser toute sa place à l'humain, au vivant c'est aussi ça être dans la réalité. Nous travaillons des sujets d'actualité, le bien-être, le bien vieillir... Les plaquettes de la collectivité ont d'ailleurs évolué : il y est désormais plus question de BIB (ndlr, bien-être intérieur brut) que de PIB. »* Didier Decoupligny est convaincu que l'attractivité de demain est en partie histoire d'adaptabilité, qu'elle repose sur des changements d'échelle, la mutualisation de moyens, le travail en réseau et la réactivité. *« Aujourd'hui, ce ne sont plus les plus gros qui mangent les plus petits mais les plus rapides qui absorbent les plus lents »*. Nous sommes en effet entrés dans l'ère des territoires mobiles. Le sujet n'est plus le périmètre mais l'interdépendance. Et en la matière la Métropole européenne de Lille (MEL) est clairement avantagée par sa situation géographique transfrontalière, au cœur du futur réseau fluvial Seine-Escaut. La dynamique ne demande qu'à être affinée. À la fin de notre entretien, on réalise qu'on a peu parlé d'urbanisme. *« Il est en toile de fond de tout par conséquence »*, rectifie Didier Decoupligny. ■

Nicolas Guillon

46<sup>E</sup>  
RENCONTRE  
NATIONALE  
DES AGENCES  
D'URBANISME

# L'eau en partages

15-17  
OCT. 2025  
STRASBOURG

**adeus**  
L'agence  
d'urbanisme  
de Strasbourg  
Rhin supérieur

F  
N  
U  
FÉDÉRATION  
NATIONALE  
DES AGENCES  
D'URBANISME

PRODIGES  
DES MÉTIERS  
NATUREL & DURABLE