Retour sur le webinaire du 13 juin 2025

SERM et intermodalité : comment anticiper l'arrivée d'un renfort d'offre sur mon territoire ?

Pour les périphéries des grandes agglomérations, les projets de SERM constituent la promesse d'une desserte structurante, régulière, fréquente et fiable, sur une large amplitude horaire. Mais pour proposer une alternative convaincante à la voiture individuelle, c'est l'ensemble de la chaîne de déplacements qui doit offrir ces garanties. Il apparaît alors indispensable de s'intéresser aux interconnexions entre les modes, sans oublier les modes actifs. Les pôles d'échanges multimodaux qui constituent autant de portes d'entrées stratégiques sur le réseau SERM, doivent être pensés et conçus pour favoriser la massification des usages du SERM et proposer des rabattements fluides, sécurisés et décarbonés.

Pour ce webinaire, le Cerema a souhaité faire témoigner 3 intercommunalités en leur demandant comment elles anticipent un renfort d'offre type SERM sur leur territoire.

RETOUR SUR LES TÉMOIGNAGES

Lunel Agglo, au sein du SERM de Montpellier

Lunel Agglo est une communauté d'agglomération, et donc une AOM, de création récente (1er janvier 2024). Elle a partagé sa réalisation très complète et partenariale (9 financeurs) autour du pole gare de Lunel avec une ambition de mettre en visibilité cette gare et de tisser un lien piéton / cycle avec le centre-ville situé à proximité :
- parvis, accès modes actifs, mise en accessibilité, consignes vélo
- gare routière avec renfort de l'offre TC (de 70 à 132 dessertes régulières / jour), information multimodale dynamique,
- organisation d'une offre lisible de stationnement voiture.

Aujourd'hui, la gare a fortement gagné en fréquentation, et les espaces de stationnement (voiture) arrivent à saturation. En perspectives, si l'opportunité d'augmenter la capacité de stationnement est interrogée, Lunel Agglo prévoit d'abord de réaliser une étude concernant les usages des parkings, mais aussi de renforcer la pratique du vélo (poursuite du schéma cyclable, service de vélos libre service), de travailler aussi en lien avec les territoires voisins et partenaires pour mieux répartir la demande entre différents pôles.

Communauté de communes du Grésivaudan, au sein du SERM de Grenoble et en limite du SERM de Chambéry

La communauté de communes du Grésivaudan est desservie par une offre structurante ferroviaire et routière le long de l'Isère. L'amélioration des services de cars entre le territoire et la Métropole de Grenoble (réseau unique, nouvelles offres, baisse tarifaire) a permis une hausse de 20 % de la fréquentation. Une stratégie globale pensée en lien avec d'autres stratégies d'aménagement du territoire (habitat notamment) permet d'accompagner ces offres structurantes. Le PEM routier de La Bâtie (inauguré en 2024) a d'abord permis d'illustrer un aménagement important faisant la part belle au rabattement en modes actifs avec une passerelle sur l'autoroute (projet complexe à porter), avec une offre de covoiturage performante et une desserte complémentaire TC qui sera rendue plus performante encore grâce à une voie réservée sur autoroute. Le PEM de Brignoud – Gare (horizon 2028) s'inscrit dans un contexte marqué par de multiples aménagements (suppression d'un passage à niveau, création d'un passage souterrain, nouveau pont sur l'Isère, contournement routier, liaisons modes actifs,..) avec un objectif de desserte au quart d'heure, et un projet ambitieux en termes de services et de stationnement vélo. Les scénarios actuels prévoient ainsi 350 places de stationnement pour le vélo contre 200 places pour les voitures.

Communauté de communes d'Erdre-et-Gesvres, au sein du SERM de Nantes Saint Nazaire

La communauté de communes d'Erdre-et-Gesvres a partagé son expérience liée à l'arrivée de deux services structurants : une offre routière avec une ligne express du réseau régional Aléop et une offre ferroviaire performante puisque le tram-train Nantes-Châteaubriant dessert deux gares du territoire. AOM et dotée d'une stratégie sur la mobilité durable depuis 2017, elle est intervenue :
- sur la mise en œuvre concrète du projet : accompagnement des élus locaux sur la sécurisation des passages à niveau, aménagement des abris voyageurs en lien avec le Conseil départemental et de stationnement vélo aux arrêts de car et dans les gares en fonction d'une hiérarchisation des point d'arrêts définie par la communauté de communes
- en tant que financeur : parcs de stationnement, et aujourd'hui remboursement des abonnements usagers
- en tant qu'acteur clé en interface entre les AO des offres structurantes et les maires : lors du démarrage difficile du service tram-train (lien usagers), ou lors des négociations sur le niveau d'offre structurante (compensation du mur tarifaire via hausse de l'offre ferroviaire par Région, cofinancement de d'extension de ligne par la communauté de communes). Aujourd'hui, les effets sont très positifs (habitants se séparent de leur deuxième voiture) le principal défi réside dans le succès de la ligne de car avec une demande non satisfaite posant la question de nouvelles négociations sur l'offre.

GRANDS ENSEIGNEMENTS

De ces témoignages et échanges, on peut retenir que pour anticiper et préparer l'arrivée d'un renfort d'offre sur son territoire, une intercommunalité, quelles que soient ses compétences, est confrontée à trois grandes exigences :

Savoir coopérer : le morcellement des compétences et la réalité des déplacements quotidiens nécessite de savoir travailler avec l'ensemble des partenaires du SERM, les communes et les territoires voisins. Cette exigence de coopération renvoie à différentes échelles d'interdépendances, et a été illustrée par les trois témoignages. Ainsi, l'organisation du système de mobilité sur le territoire du Grésivaudan repose sur le principe de pôles d'échanges en chapelet, dont les modalités de fonctionnement doivent être pensées ensemble. Sur tous les sites, les choix de desserte peuvent influer sur l'attractivité de certains territoires au détriment des autres. L'organisation de l'intermodalité et l'aménagement des liaisons cyclables suppose une coordination étroite avec les communes, les AOM et les gestionnaires d'infrastructures. Les projets de pôles d'échanges, qui mobilisent en général une dizaine de partenaires, sont révélateurs de cette complexité institutionnelle que les intercommunalités doivent orchestrer.

S'organiser pour accompagner et suivre la mise en œuvre de l'offre d'intermodalité : la modification de l'offre, la mise en place de nouveaux aménagements nécessitent un suivi des usages, ce qui implique de rester au contact des usagers. Les intercommunalités ont un rôle clé à jouer en la matière, et cette exigence recouvre des missions distinctes : informer les usagers des offres en présence et savoir recueillir leurs attentes ; échanger avec les divers exploitants sur le suivi du fonctionnement des pôles d'échanges, sur la fréquentation et l'utilisation des services ; relayer ces informations vers les autres partenaires pour pouvoir faire évoluer les équipements et les offres en présence. La forte pression sur le stationnement automobile en gare de Lunel, par exemple, est un paramètre majeur à prendre en compte dans la conception de nouveaux programmes d'aménagement sur des secteurs de projets à proximité. Les élus des intercommunalités sont aussi souvent en contact direct avec les usagers, il est nécessaire d'être informé par l'AOM régionale, qui organise les services interurbains du SERM, des problèmes éventuels de mise en place des nouveaux horaires et des actions mises en œuvre pour les solutionner.

Garder des marges de manœuvre : les trois exemples ont enfin montré l'importance d'une approche évolutive des offres de mobilité et des pôles d'échanges. Si ces lieux sont par nature amenés à se transformer régulièrement, la dynamique propre aux SERM nécessite d'intégrer pleinement cette exigence d'anticipation (de ce qui peut l'être) et d'adaptation (aux pratiques nouvelles). Lunel Agglo a ainsi su proposer un quasi doublement de l'offre de desserte par car sur un site particulièrement contraint. La communauté de communes d'Erdre et Gesvres a pu tester les équipements pour le stationnement de vélos et les déployer suivant un plan hiérarchisé. Dans le Grésivaudan, les pôles d'échanges sont conçus de manière à ménager des réserves de capacité, mobilisables en fonction des comportements observés.

LES SUJETS D'ÉCHANGE

Les participants ont été intéressés par ces exemples riches, très différents et complémentaires. Les interrogations ont porté sur :

- **le coût et le montage des projets**, avec le constat que si les différentes collectivités ne disposent pas des mêmes moyens, le financement des projets repose toujours sur un montage complexe qui doit être autant que possible sécurisé, la question de la disponibilité et de l'usage du foncier, notamment autour des gares ferroviaires peut aussi être très dimensionnant pour les projets**,**
- **la conception des projets** : ambitions en matière de végétalisation des projets, méthode de calcul des capacités de stationnement (voiture, vélo), intégration de panneaux photovoltaïques, etc.,
- **les conditions d'accès aux services proposés** : qu'il s'agisse de la tarification ou de la réservation à certains usagers selon critères, les conditions d'accès aux services sont des leviers pour agir sur les modes de rabattement.
- **les liens avec les autres acteurs**, notamment sur les questions d'aménagements cyclables en rabattement, de niveau d'offre structurante, de projets d'aménagement et de mobilisation du foncier.

Les témoignages ont également permis d'évoquer certains **sujets plus spécifiques dont les impacts sur les territoires peuvent être déterminants :**

- la **gestion des passages à niveau** lors d'un renfort d'offre ferroviaire ou de réouvertures de gares, avec nécessité de mise en sécurité ou de suppression,
- la question de la **stratégie de déploiement des services dans le pôle d'échanges multimodaux situé à proximité d' un centre-bourg** dont l'attractivité peut être fragile,
- la gestion de l'espace avec un enjeu de limiter l'artificialisation des sols **qui implique de rechercher une certaine compacité des aménagements des pôles d'échanges.**

→ Ces sujets pourront donner lieu à de nouveaux échanges à l'occasion de prochains webinaires et dans le cadre de la communauté numérique Expertise Territoires dédiée aux Services express régionaux métropolitains (SERM).