

## 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. ■

